MŁODY LOTNIK

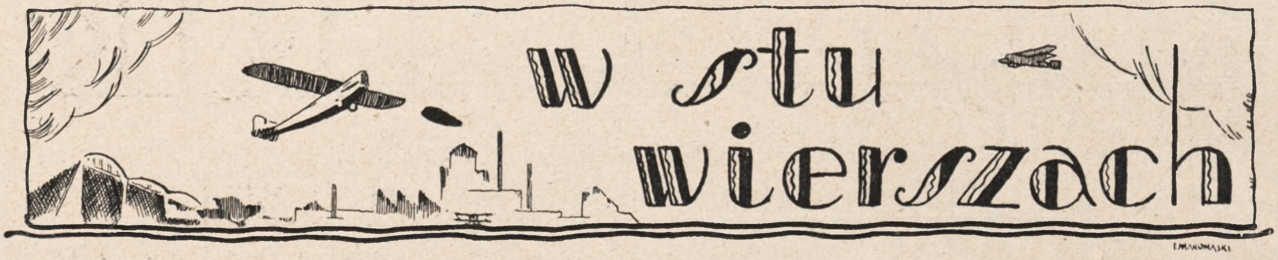
MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI
SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY

ROK VI. WARSZAWA—CZERWIEC—LIPIEC 1929 Nr. 6—7 (56—57).

Raid akademików na własnej maszynie



Pp. Jerzy Wędrychowski i Jerzy Drzewiecki, czł. A. A. Warsz., obok awionetki Sekcji Lotniczej stud. Polit. Warsz. — RWD 2, na której odbyli lot okrężny Warszawa — Dęblin — Lublin — Kraków — Katowice — Poznań — Warszawa (1.200 km, około 10 godz. lotu).



Rozwój turystyki na zachodzie przekraczać zaczyna granice uprzywilejowania. Dzięki przemyślanym i starannie opracowanym zasadom organizacyjnym, dostosowanym we wszystkich szczegółach do warunków lokalnych, powstają ekonomicznie niezależne instytucje, poświęcone usługom i krzewieniu sportu lotniczego.

Najbardziej ze wszystkich admirowany sport lotniczy wchodzić zaczyna w drugi okres swego rozwoju. W miarę postępów finansowej niezależności od subsydjów, obarczonych wieloma krępującemi warunkami, o uprawianiu nauki latania i turystyki lotniczej stanowić będzie tylko umiłowanie tego szlachetnego sportu; a wszystko to w niczem nie umniejszy automatycznych korzyści, notowanych przez rządy, a mierzonych ściśle ilością osób wyszkolonych i pozostających w treningu.

Notujemy coraz to nowe oznaki popularyzacji turystyki.

Opisywana w bieżącym numerze National Flying Services uważa departament informacyj turystycznych za najważniejszą ze swoich agend.

Airwork Ltd. zaprowadza jako inowację wynajem maszyn dla celów turystycznych, przyczem pierwszeństwo mają klijenci, którzy zdobyli dyplom pilota za pośrednictwem tejże instytucji.

Zlot gości na tegoroczne zawody o Puhar Schneidera obliczany jest na 1000 maszyn.

Ze względu na popularność wydarzeń, oraz z przyczyny stale wzrastających rozmiarów, rubryka turystyki zaczyna znikać z miesięczników, wypełniając całe szpalty w pismach lotniczych tygodniowych. Tylko podróżom i raidom dokonywanym na bardzo interesujących trasach lub w wyjątkowo ciężkich warunkach poświęca się zagranicą wzmianki, czy krótkie opisy.

* * *

Półtora roku temu zdecydowanemi krokami wyruszyliśmy i my w pochód na drodze rozwoju rodzimego sportu lotniczego. Obecnie z prawdziwym entuzjazmem odczytujemy pierwsze daty kroniki polskiej turystyki powietrznej.

Ani jednak szlachetna egzaltacja, ani chwalebny i twórczy, a przywilejem młodości usprawiedliwiony optymizm, nie powinien nam zasłonić słusznej oceny warunków, jakie napotyka u nas uprawianie turystyki; zwłaszcza, że wobec żywiołowego wprost rozwoju turystyki na zachodzie, winniśmy się liczyć ze wzrastającym napływem gości zagranicznych w latach najbliższych.

* * *

Czytamy, na jakie kłopoty narażeni byli w Poznaniu pp. Pawłowski i Worledge.

Nieoficjalnie dowiadujemy się, że przedstawiciele Sekcji Lotniczej Stud. Pol. Warsz. podczas raidu na R. W. D. 2 odczuwali brak zorganizowanej obsługi fachowej; pozatem zaś koszt owych koniecznych świadczeń wobec niejakiego obznajomienia podróżników z arkanami sztuki obchodzenia się z silnikiem, wydawał się im mocno wygórowany.

* * *

Zapewne z jedynego na kontynencie biura informacyj turystycznych N. F. S. korzystać będzie cała Europa i zapewne karty dotyczące Polski pozostają jeszcze niezapisane. Prawdopodobnie obok informacji lokalnych czynników oficjalnych, za podstawę służyć będą wiadomości złożone przez pierwszych turystów, czyli świadków naocznych.

Obawiamy się, że w krótkim czasie wszyscy wybierający się na dłuższą, a niefrasobliwą wycieczkę samolotem, i pragnący po drodze zwiedzić Polskę, czytać będą w informacjach tych jako jedyną, zresztą wątpliwą zachętę oficjalną: Rozporządzenie Min. Komunikacji z dn. 26.XI.28 r. zawierające przepisy o raidach; zaś z wiadomości prywatnych dowiedzą się zapewne, że za benzyną lotniczą biega się u nas po aptekach, a przychylność dorywczo werbowanych mechaników należy okupić stratą klejnotów rodzinnych.

* * *

Wobec przychylnych rozwojowi sportu lotniczego intencyj Min. Komunikacji, należy się spodziewać, że sprawa paliwa, obsługi i hangarowania maszyn znajdzie zapewne niedługo pomyślne rozwiązanie, dzięki możności użycia „Lotu" do tego rodzaju służby. Pozatem do wszelkich usług tego rodzaju gotowe są Aerokluby regjonalne i w kwestji tej wypracowane zostaną w ciągu najbliższego czasu odpowiednie regulaminy standardowe.

Natomiast wobec spodziewanego rozwoju turystyki, obowiązujące w formie dzisiejszej wyżej wspomniane Rozporządzenie Ministra Komunikacji należy uważać ze wszech miar za przestarzałe i nieodpowiadające bieżącym wymaganiom.

L. E. K.

Wpływ lotu na stan psychiczny lotnika

Mówiąc o osobliwościach stanu psychicznego lotnika podczas lotu, ma się najczęściej na myśli emocje, wywołane niezwykłością warunków lotu, a przedewszystkiem przez wciąż czyhające niebezpieczeństwo i wyczerpujący energję psychiczną rodzaj pracy pilota, względnie obserwatora. Te rzeczy są naogół dość powszechnie, choć powierzchownie, znane. Natomiast o wiele mniej znane są zmiany w psychice, wywołane bezpośrednio przez fizyczne warunki lotu, powstające niezależnie od uświadamiania sobie niebezpieczeństwa, jak i od wykonywania jakiejkolwiek pracy psychicznej, czy psychofizycznej, a więc takie zmiany, którym musi ulegać psychika nawet zupełnie biernego pasażera, który się nie boi. Zmiany te są wywołane przez warunki lotu o tyle bezpośrednio, że do ich powstania nie trzeba uświadamiać sobie wywołujących je bodźców, które oddziaływują na psychikę oczywiście pośrednio: przez zmiany fizjologiczne w organizmie tego, kto lot odbywa.

Warunki te wynikają przedewszystkiem z przebywania na wysokości, z czem związane są: a) niskie ciśnienie barometryczne, b) mniejsza, niż normalnie, zawartość tlenu w powietrzu, c) zmniejszona wilgotność, d) niska temperatura. Ale samo przebywanie na wysokości i wystawienie na działanie wymienionych czynników nie stanowi bynajmniej całkowitego i charakterystycznego dla lotnictwa splotu warunków fizycznych. W tych samych warunkach znajduje się każdy, kto wzniósł się na pewną wysokość, czy to balonem, czy to jako turysta w wysokich górach. Dla lotnictwa charakterystyczna jest okoliczność, obca innym sposobom osiągania wysokości, mianowicie ogromna szybkość zmiany wysokości, a zatem i warunków atmosferycznych; szybkość zwłaszcza przy zniżaniu się nieraz wprost zawrotna, jak np. przy zastosowaniu spirali lub korkociągu. Ponadto na odrębność osiągania wysokości przez lot składa się kompleks warunków zgoła nieobojętnych dla ustroju i psychiki lecącego w samolocie, jako to: szybkość pędu powietrza, utrudniająca normalne oddychanie, nieustanny, ogłuszający warkot motoru, częste zakłócenia równowagi, wstrząsy i kołysania oraz nie mniej udzielające się organizmowi lecącego wibracje, pochodzące od motoru.

Ostatnio wymienione czynniki dotychczas nie zostały niemal wcale zbadane i ujęte naukowo pod względem ich wpływu na funkcje fizjologiczne i psychiczne przebywającego w samolocie. Natomiast oddawna podjęto badania nad wpływem, jaki wywiera na ustrój ludzki przebywanie na wysokości.

Rezultaty tych badań wykazują, że cały szereg czynników, a zwłaszcza zmniejszona prężność powietrza i zmniejszona zawartość tlenu w górnych warstwach atmosfery, powołuje przedewszystkiem niedostateczne utlenianie krwi, a zatem i niedostateczne utlenianie wszystkich tkanek. Ta zmniejszona wartość odżywcza krwi, która ponadto w swym obiegu ulega zaburzeniom, odbija się w pierwszym rzędzie na centralnym systemie nerwowym, od którego bezpośrednio zależne są czynności i stany psychiczne. Tak więc całkiem proste rozumowanie nakazuje domyślać się, że warunki pobytu na wysokości muszą poprzez zjawiska fizjologiczne odbić się i na psychice.

Sam fakt wydaje się banalny, ale w szczegółach bynajmniej dokładnie nie zbadany. Bliższy mechanizm, stopień i rodzaj zmian, jakim ulega psychika pod wpływem przebywania w warunkach atmosferycznych wysokiego wzniesienia, do dziś pozostaje zagadnieniem otwartem.

Problemat ten próbowano rozwiązać kilku różnemi metodami: bądź za pomocą obserwacyj nad uczestnikami ekspedycyj wysokogórskich, bądź obserwując i eksperymentując na osobnikach podczas lotu w samolocie lub bezpośrednio po nim, wreszcie dokonywując eksperymentów w komorach pneumatycznych o odpowiednio zniżonem ciśnieniu lub też badając zachowanie się osób, którym z pomocą specjalnej aparatury dostarcza się powietrze o zmniejszonej zawartości tlenu.

Najbardziej rozpowszechniona i najstarsza, bo najłatwiejsza i najmniej kosztowna, jest metoda badań na wzniesieniach górskich. Do celów psychologicznych wykorzystali ją między innymi także japońscy badacze Matsumoto, Tanaka i Teresawa w r. 1919 i 1927 podczas wyprawy na szczyt góry Huzi (3.700 m.). Eksperymenty psychologiczne wykonane przez nich wykazały, że wskutek przebywania na wysokości występuje znużenie, a praca umysłowa pogarsza się i to bardziej czynności prostsze (np. dodawanie łatwych liczb) niż funkcje bardziej skomplikowane. Ponieważ eksperymenty przerabiano na różnych wysokościach, można było stwierdzić, że ze wzrostem wysokości zmiany zachodzą zrazu powoli, a im wyżej—tem gwałtowniej.

Zauważyć należy, że wyników osiągniętych tą metodą nie można zużytkować bez odpowiedniej interpretacji w psychologji lotnictwa a to z powodu kardynalnych różnic, jakie zachodzą między wspinaniem się na szczyt górski a wznoszeniem się w samolocie. O ile wznoszenie się w samolocie odbywa się nadzwyczaj szybko, o tyle wspinanie się na gó-

rę jest z konieczności powolne, dzięki czemu zmiana warunków atmosferycznych zachodzi stopniowo a nie gwałtownie, co pozwala organizmowi, w miarę możności, przystosować się do nowych warunków. Ponadto, wchodzenie pod górę wymaga znacznych wysiłków fizycznych i wywołuje zmęczenie mięśniowe, co ze swej strony zaznacza się na psychice, podczas gdy przy locie na płatowcu wysiłek fizyczny zazwyczaj prawie nie wchodzi w grę.

Aby uniknąć niedogodności związanych z badaniami podczas wypraw górskich, badania nad wpływem obniżonego ciśnienia atmosferycznego najczęściej odbywają się w warunkach sztucznych, mianowicie w kesonach. Specjalnie przystosowane kesony posiadają pracownie lotniczo - lekarskie we Włoszech, we Francji i w Stanach Zjednoczonych Am. Półn. Z nich najlepiej urządzony keson w Bourget pod Paryżem pozwala dowolnie obniżać ciśnienie nawet do poziomu, odpowiadającego wzniesieniu na 15.000 m. Zarazem keson ten posiada instalację do automatycznego chłodzenia, dzięki czemu jednocześnie w odpowiedni sposób zmienia się gęstość powietrza i temperatura wewnątrz kesonu, zupełnie zgodnie ze stosunkami panującemi w rzeczywistości.

Amerykanie uprościli ten rodzaj badań pod względem technicznym, instalując urządzenie, pozwalające bez kesonu badać wpływ oddychania powietrzem o zmniejszonej prężności tlenu. Odbywa się to w ten sposób, że badany oddycha powietrzem z zamkniętego zbiornika; pobierając tlen, wciąż zmiejsza jego zawartość w powietrzu, wypełniającem zbiornik, wydalany zaś dwutlenek węgla pochłania swoista mieszanina absorbująca. Odpowiedni mechanizm rejestruje graficznie ciągłe ubywanie tlenu z powietrza w zbiorniku. Badany przed eksperymentem i podczas niego rozwiązuje różne zadania służące do określania uwagi lub wykonywa pewne dość skomplikowane zadania ruchowe na dany sygnał wzrokowy. Eksperymenty te wykazały, że przy obniżeniu zawartości tlenu w powietrzu już tylko do 12% funkcje psychiczne pogarszają się znacznie: zakres uwagi maleje, skupienie jej słabnie.

Niemiecki badacz psychofizjologji lotnictwa, dr. Koschel, stwierdza, że wskutek oddychania powietrzem o zmniejszonej zawartości tlenu zaburzeniom ulega proces pisania i to nietylko strona ruchowa, gdyż pismo staje się niewyraźne, drżące, lecz także i tę procesy psychiczne, które kierują pisaniem, o czem świadczą opuszczenia i powtórzenia, widome znaki osłabienia sprawności intelektualnej.

Pierwszym, który użył samolotu do eksperymentów psychologicznych był włoski psycholog Gemelli. Prócz badań fizjologicznych, jako to pomiarów tętna, oddechu i ciśnienia krwi podczas lotu, dokonał on badań zmęczenia psychicznego i wykazał, że wyczerpanie umysłowe wskutek lotu jest znacznie większe, niż zmęczenie fizyczne: podczas gdy ściskanie dynamometru przed i po locie nie wykazywało większych różnic, skupienie uwagi po locie było o wiele mniejsze niż przed nim.

Eksperymentowanie psychologiczne w samolocie piętrzy przed badaczem ogromne trudności, ale stanowi niezastąpioną metodę psychologji lotnictwa, toteż istniejące trudności tem żywiej pobudzają badaczy do ich przezwyciężenia.

Dr. B. Zawadzki.

Raid akademików na własnej maszynie

Tak więc po krótkich naradach i po dokładnem przejrzeniu płatowca, a w szczególności silnika, postanowiliśmystarto wać w poniedziałek, dn. 17 czerwca.

Płatowiec nasz, „rasowy" RWD2, wypuszczony zaledwie przed 2-ma tygodniami z warsztatów Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej, spełnił dotychczas w zupełności pokładane w nim nadzieje konstruktorów (inżynierów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego), a mając już za sobą parę godzin lotu, wykazał podczas nich swe liczne zalety.

Silnik wmontowany przez nas na płatowiec, jest to 9-cylindrowy Salmson o mocy 40 KM, kupiony już jako używany, któremu poprzedni jego właściciel nie wystawił zbyt dobrego świadectwa; to też oczekujemy od niego niespodzianek.

Żałujemy pozatem, iż nie doczekaliśmy się busoli, którą dawno już zamówiliśmy zagranicą, jednak niemożność odłożenia raidu do późniejszych terminów zmusza nas pozbawić się tego wielkiego ułatwienia przy dalszych przelotach i we mgle.

Pilotuje jeden z konstruktorów, p. Drzewiecki, który, czując wielkie zaufanie do swego dziecka, lubi wyczyniać na RWD2 głębokie wiraże, górki, spirale i t. p. figury wielce imponujące różnym pilotom, którzy kręcą nosem na śmiałą konstrukcję naszej awionetki, a w szczególności na zamocowanie skrzy-

dła do kadłuba tylko przy pomocy dwóch bolców.

Startujemy więc w poniedziałek, o godz. 11 rano — żegna nas paru kolegów, którzy życzeń swych nie wyrażają na głos, według zwyczaju przyjętego wśród towarzystwa dość zabobonnego, jakim jest brać lotnicza.

Po starcie robimy przepisową rundę i podziwiamy z góry piękny widok ustawionych w czworobok 70 płatowców wojskowych, oczekujących rewji, która ma się odbyć w związku z wizytą lotników rumuńskich. Wdrapujemy się szybko na górę, biorąc kierunek na Dęblin; nad Wilanowem mamy już 1500 m., idziemy jednak jeszcze wyżej. Pogoda niezbyt miła i niebardzo pewna, wiatr przeciwny o sile 5—6 m/sek. zmniejsza znacznie naszą szybkość podróżną. Wkrótce za Wilanowem pilot sygnalizuje mi z pomocą specjalnego przyrządu naszego pomysłu, składającego się z sznurka i kawałka papieru, iż ciśnienie oliwy spada na manometrze ciągle, aż wreszcie dochodzi do zera; nie znać też oliwy wychodzącej ze spalinami z cylindrów.

Wręszcie silnik zaczyna przerywać.

Z połowy drogi zmuszeni jesteśmy zawrócić do Warszawy, nie chcąc narazić się na zatarcie silnika i pragnąc znaleźć przyczynę spadku ciśnienia.

Zawróciliśmy, ma się rozumieć, z nad Gusina, wioski położonej nad Wisłą, ktora jest oddawna miejscem wybitnie pechowem dla płatowców Sekcji Lotniczej, gdyż już dwa nasze płatowce, poprzednio skonstruowane, miały tam przymusowe lądowania, kończące się poważnemi uszkodzeniami.

To też zadowoleni jesteśmy, iż tym razem skończyło się na konieczności powrotu i wsłuchujemy się w niepewny głos silnika, który chwilami przerywa.

Przed pierwszem lądowaniem, wypada mi zaznaczyć, iż RWD2 posiada jedną „wadę", a mianowicie, raz wyszedłszy w powietrze, za nic nie chce wracać na ziemię; to też pilot musi używać różnych sztuczek i namawiań, aby wreszcie zechciała łaskawie wylądować.

Dlatego to już nad Piasecznem lecimy na zredukowanym gazie i nie widząc jeszcze lotniska, pikujemy w jego kierunku.

Przed samym Mokotowem z cylindrów zaczynają buchać kłęby spalonej oliwy, wykazując, iż oliwienie silnika było normalne.

Nad lotniskiem mamy jeszcze 1000 m. wysokości, to też robimy jeszcze 16 zwitek spirali, parę ślizgań na skrzydło, no i po 45 minutach lotu jesteśmy tam, skąd niedawno wylecieliśmy.

Po wylądowaniu przeglądamy dokładnie obieg oliwy, przeczyszczamy filtry i świece i dochodzimy do przekonania, iż feleruje jedynie manometr, zaś smarowanie silnika jest prawidłowe.

W międzyczasie przechodzi nad Warszawą silna burza i deszcz, który pada jeszcze przez jakiś czas tak, że zmuszeni jesteśmy czekać na lotnisku z maszyną gotową do startu.

Wreszcie o godz. 5-ej po poł., mimo dość niskich chmur i grożących opadów, startujemy, chcąc koniecznie dostać się tego dnia do Lublina — pierwszego miejsca naszego „postoju".

Za Warszawą chmury znajdują się wyżej, co pozwala osiągnąć 1500 m, jednak na tej wysokości lecimy tuż pod chmurami.

Z oliwieniem tak, jak rano: ciśnienie na manometrze spadło do zera — silnik jednak pracuje normalnie i olwienie jest dobre.

Wkrótce przelatujemy nad Górą Kalwarją i niezadługo widzimy Pilicę z dobrze widocznym mostem pod Warką, a wreszcie, po 40 minutach lotu, oglądamy z oddali Dęblin z dużem lotniskiem i imponującemi zabudowaniami.

Nad Dęblinem, mimo niezbyt sprzyjającej pory, ruch w powietrzu duży, trafiamy bowiem na czas lotów szkolnych, to też ciągle mijamy Hanrioty i inne płatowce, które zaintrygowane są wielce nieznaną im maszyną, tembardziej, iż nie udaje im się jakoś nas doścignąć, a próby zrównania się z nami, których w szczególności podjął się pewien Hanriot XIX, kończą się zawsze naszem zwycięstwem, mimo, iż nie lecimy na pełnym gazie. Następuje teraz część pokazowa programu, gdyż pragniemy zademonstrować nad lotniskiem to, co maszyna potrafi; postanawiamy też lądować, chcąc się przekonać, co słychać z silnikiem i z jego oliwieniem.

Z lądowaniem jednak to było trochę gorzej. Zajęci bowiem ewolucjami w powietrzu, nie zauważyliśmy, iż ta część lotniska Dęblińskiego, na której zwykle dotychczas lądowało się, jest obecnie nie do użytku z powodu prac ziemnych, jakie są tam przeprowadzane.

Lądując, przelecieliśmy nad jedną linją kolejki, tuż jednak przed drugą wylądowaliśmy i na dużej jeszcze szybkości wpadliśmy na nią. Przeskoczyliśmy przez szyny, jednak od silnego uderzenia pękła opona i kiszka, a jednocześnie wgniotła się obręcz. Cała pociecha jeszcze w tem, iż przy podwoziu innej konstrukcji (podwozie RWD2 posiada łamaną oś—niezależne koła) skapotowalibyśmy niezawodnie.

Zabieramy się więc do roboty—do zmiany opony i kiszki oraz do wyprostowania obręczy. Pomagają nam w tem z wielką uczynnością oficerowie, dzięki którym dostajemy w rekordowo szybkiem tempie nową oponę i kiszkę.

Jednak, mimo to, mimo pomocy technicznej, jakiej nam udzielono, nie zdążyliśmy zamontować nowej opony przed zmrokiem.

Wykorzystując więc nadal gościnność Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, nocujemy we wspaniałem kasynie i pocieszamy się, iż może to tylko poniedziałek był tak pechowym dla nas dniem.

Nazajutrz, to znaczy we wtorek, wstajemy o godz. 6-ej rano, a już o 7-ej startujemy na Lublin.

Po pożegnaniu się z góry z lotniskiem i znajomymi, którzy nas tak gościnnie przyjęli, wznosimy się w górę, jednak niskie stosunkowo chmury zmuszają nas lecieć na wysokości 1000 m.

Przez pewien czas lecimy w towarzystwie Poteza XV, na którym odprowadza nas dawny kolega z Politechniki; potem lotnisko zostaje za nami, a z boku widzimy Puławy i Kazimierz nad Wisłą z dominującą na horyzoncie starą wieżycą. Pogoda się poprawia i zaczyna się nad nami rozpościerać błękit. Nad Kurowem, w odległości 35 km. od Lublina, dogania nas płatowiec wywiadowczy inż. Zalewskiego. Zdziwiony tem spotkaniem, ogląda nas ze wszystkich stron, a zredukowawszy gaz, odprowadza do samego Lublina, lecąc później w kierunku Lwowa.

Nad miastem zaczyna nas podrzucać, toteż robimy zaledwie jedną rundę nad lotniskiem i szczęśliwie lądujemy.

Lot z Dęblina do Lublina trwał 30 minut. Przez wtorek zatrzymujemy się w Lublinie, gdyż mamy interesy w fabryce „Plage i Laśkiewicz", a po południu, wobec dyrekcji fabryki i personelu administracyjnego, urządzamy loty pokazowe, na których kol. Drzewiecki, mając za pasażera p. inż. Różańskiego, pokazuje własności płatowca w locie i wzbudza we wszystkich podziw, iż takie rezultaty może osiągnąć awionetka dwumiejscowa z silnikiem tylko 40-konnym.

Nazajutrz czeka nas dłuższy etap, bo około 230 km. Przeglądamy więc i regulujemy silnik oraz dolewamy benzyny i rycyny.

(Dok. nast). *J. Wędrychowski.*

SZEREGI TURYSTÓW POWIĘKSZAJĄ SIĘ — PRZYBYŁ P. J. PAWŁOWSKI

Lot Warszawa—Poznań—Warszawa na awionetce JD2 bis.

Znany sportsman i turysta, p. J. Pawłowski, jeden z dyrektorów General Motors, członek nadzwyczajny A.A.W., nabył w ubiegłym miesiącu od Sekcji Lotniczej Stud. Pol. Warsz. awjonetkę J. D. 2 bis z silnikiem Anzani 45 KM. P. J. Pawłowski od dawna już nosił się z zamiarem kupna awjonetki, chciał jednakże posiąść maszynę wyrobu krajowego. Dzięki pomyślnemu zbiegowi okoliczności, właśnie w tym czasie Sekcji Lotnicza ukończyła budowę nowej maszyny, która po odbyciu serji lotów próbnych przeszła na własność p. P.

Należy zaznaczyć, że w nowym egzemplarzu J.D.2 dokonano nieznacznych zmian konstrukcyjnych w stosunku do pierwszego prototypu, zmniejszając ciężar własny awjonetki o 30 kg.; również wyposażono ją w większe zbiorniki i bagażniki.

Pan P. zakupił awjonetkę z zamiarem uzyskania na niej licencji pilota sportowego i szkoli się obecnie bardzo gorliwie. Instruktorem jego jest znany pilot p. J. Worledge. Szkolenie odbywa się pod barwami A.A.W.

Obaj ci panowie odbyli niedawno na J. D. 2 bis lot do Poznania.

Maszyna wystartowała 19 maja o godz. 11 przed poł. lądując w Poznaniu o godz. 13.50.

W Poznaniu zaszła oczywiście potrzeba odnowienia zapasu benzyny. Napotkało to jednak na poważne trudności.

Władze wojskowe nie mogły jej udzielić, gdyż istniejące przepisy nie przewidują takiej ewentualności, a A.A.P. był prawdopodobnie chwilowo pozbawiony większego zapasu paliwa. W mieście, oczywiście, też niema w sprzedaży lekkiej benzyny lotniczej. Zresztą, jakiekolwiek energiczniejsze poszukiwania udaremniało to, że był właśnie dzień świąteczny. Ostatecznie niezrażeni lotnicy zdobyli żądany zapas benzyny, na co złożyły się wykupione po wysokich cenach zapasy z 3 odległych od Ławicy aptek!

Dnia 21 maja o świcie wystartowali pp. W. i P. do Torunia, lecąc wzdłuż linji kolejowej. Tak dolecieli do Środy, gdzie zorjentowali się, że lecą w niewłaściwym kierunku. Nie posiadając busoli, zmuszeni byli wracać do Poznania, skąd wziąmszy dobry kurs wylądowali po 1 g. 40 min. lotu w Toruniu. Jeszcze tegoż dnia popołudniu wystartowali z Torunia do Warszawy przelatując tę przestrzeń w czasie 1 g. 50 m.

Obaj lotnicy, tak instruktor jak i uczeń, są z maszyny zadowoleni i podkreślają jej całkowite przystosowanie do celów turystyki i szkolenia.

Pan P. poczynił już znaczne postępy w lataniu. Kiedy piszemy te słowa, dochodzi nas wiadomość, że wylaszował się przed paru dniami i odbywa już samodzielne wycieczki napowietrzne.

ZAPOWIEDŹ NOWYCH LOTÓW TURYSTYCZNYCH

W połowie lipca r. b. znana z lotu okrężnego Warszawa — Dęblin — Lublin—Kraków—Katowice—Poznań — Warszawa awjonetka Sekcji Lotniczej stud. Polit. Warsz.— R.W.D. 2 ma odbyć lot Warszawa—Paryż i z powrotem.

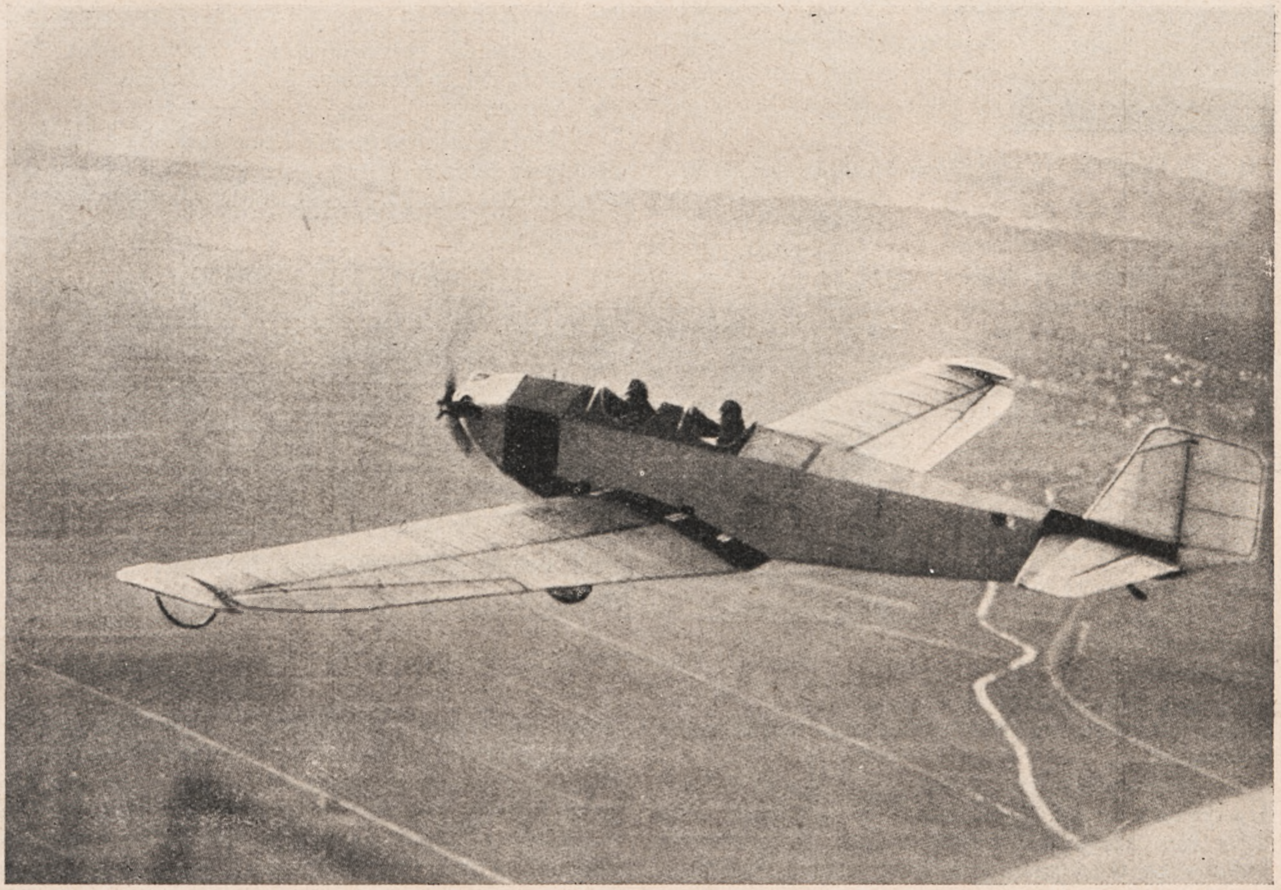
Załogę stanowić będą prawdopodobnie członkowie A. A. Warsz.: por. pil. F. Żwirko i inż. St. Wigura, jeden z konstruktorów R.W.D. 2.

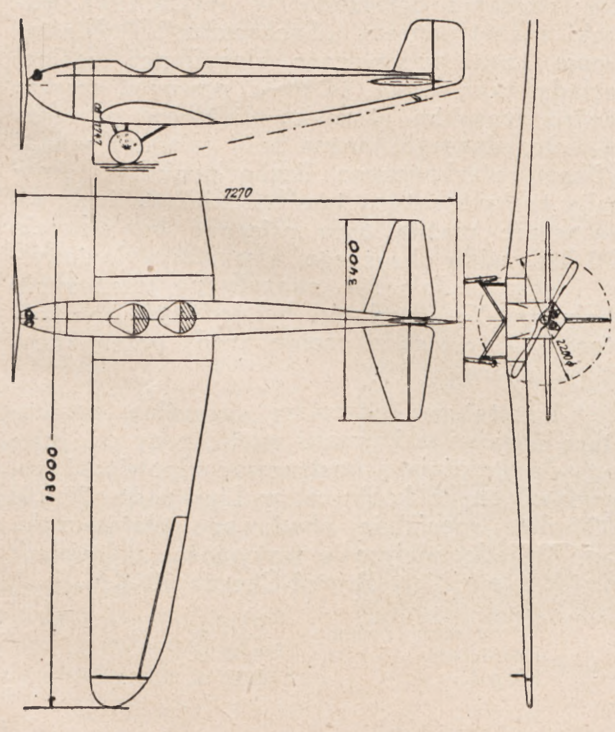
W lipcu r. b. spodziewany jest również przelot „Moth'a" prof. Pruszkowskiego z Londynu do Warszawy.

Załogę „Moth'a" tworzyć będą piloci: J. Widawski i prof. Pruszkowski.

Niemieckie płatowce sportowe

(dokończenie) 3)

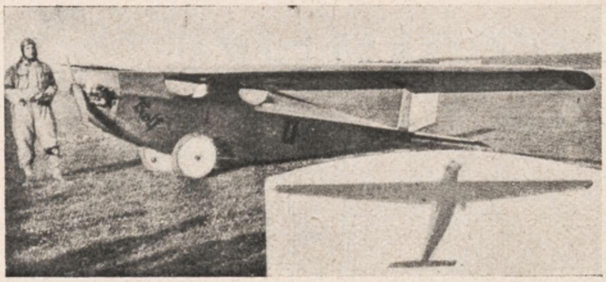






U góry — Klemm L 20 z silnikiem Mercedes 20 KM. Niżej — szkic L 20 oraz Klemm WL 25.I z Salmsonem 40 KM. (Fot. do poprz. części art.).

Podobnie rok 1925 przynosi drugą ciekawą i udatną konstrukcję, a mianowicie dwumiejscowy wolnonośny górnopłat Messerschmitt M. 17 z silnikiem A. B. C. 24 KM. lub Bristol-Cherub 30 KM. Jakkolwiek nie znalazł on może rozpowszechnienia, osiągnął jednak w swoim czasie bardzo piękne wyniki, zdobywając szereg nagród na konkursach krajowych w latach 1925-26 oraz odbywając parę raidów. Ogólnie znany jest 1600 km raid Bamberg — Rzym, którego trasa prowadziła przez Alpy. Płatowiec ten jest dalszym eta-

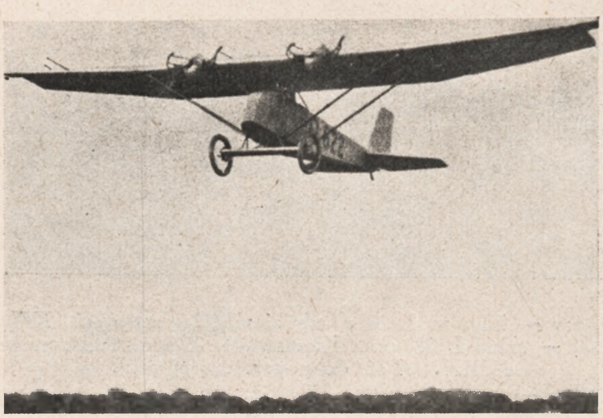


„Messerschmitt" M. 17 z silnikiem Bristol Cherub 30 KM.

pem konstrukcyjnego rozwoju wspomnianego poprzednio szybowca *M. 15.* z silnikiem przyczepnym. M 17 posiadał lekką konstrukcję, oraz bardzo dobre kształty aerodynamiczne. Ciężar własny 190 kg. Wydłużenie skrzydła 1 : 10. Posłużył on jako pierwowzór do znanej, pięknej, metalowej 5-osobowej maszyny komunikacyjnej *M. 18.*

Z grupy awjonetek, które ukazują się następnie, na wyróżnienie zasługują:

Jednomiejscowy parasol Mercedes-Daimler L. 21. zbudowany w fabryce Daimler bez udziału Klemma. Jest to pierwsza awjonetka wyposażona w dwa silniki Mercedes



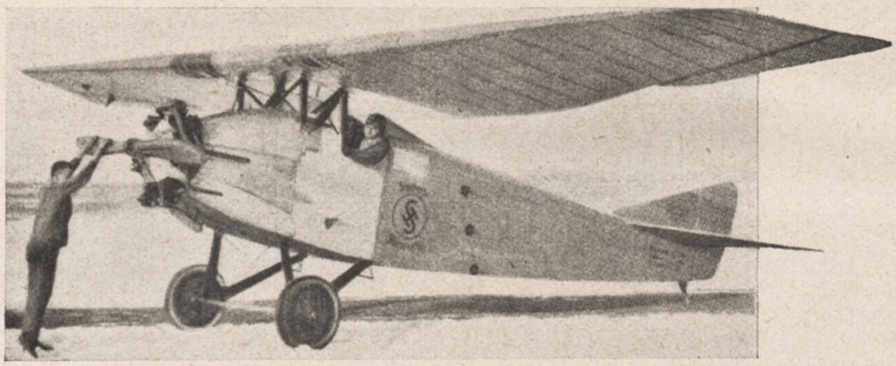
Mercedes-Daimler L 21. Silnik 2 × 20 KM.

20 KM.; nosi ona charakter eksperymentalny. Jedyne jej wystąpienie ograniczyło się do wzięcia udziału w zawodach o nagrodę Lilienthala w r. 1925, zresztą poza konkursem.

Dwumiejscowy, wolnonośny górnopłat Focke-Wulf S. 1. z silnikiem S. 50/60 KM. Normalna konstrukcja tej awjonetki wyróżnia się tem, że obydwa miejsca są umieszczone obok siebie, co faworyzuje ją tak z punktu widzenia wymagań szkolenia, jak i turystyki. Została ona później przekonstruowana i znana jest dziś jako wolnonośny parasol *S. 2.* z silnikiem S. 70/80 KM.

Również oryginalne rozwiązanie konstrukcyjne posiada dwumiejscowy półtorapłat Albatros L. 71. z silnikiem S. 50/60 KM. o śmigle cisnącem.

Najciekawszą może konstrukcją z lat ostatnich jest dwumiejscowy dolnopłat *B. F. W.-M 23.* z silnikiem A. B. C. 34. KM. Konstruktorem



Focke-Wulf S 2 z silnikiem S. 70/80 KM.

jego jest znany Messerchmitt, pracujący obecnie w fabryce płatowców Bayerische Flugzeug-Werke, powstałej niedawno przez połączenie paru fabryk, między innemi i fabryczki Messerschmitta. Typ ten posiada swoją do pewnego stopnia sensacyjną historję.

Oto wśród szeregu niemieckich konkursów lotniczych ogłoszono w lutym 1927 warunki znanej imprezy „Sachsenflug". — Niestarannie opracowany wzór klasyfikacji ogólnej posiadał taką formę, że przy pewnym, zresztą bardzo wysokim stosunku ciężarów użytecznego do własnego, można było osiągnąć w klasyfikacji nieskończoną liczbę punktów. Anomalja ta była rażąca tem bardziej, że liczbowy ten wynik można było osiągnąć bez odbycia 600 km. raidu okrężnego, a wystarczyło go tylko zacząć. Jak się okazało po ukończeniu konkursu, Messerschmitt był jedynym konstruktorem, który zadał sobie trud przeanalizowania wzoru.

Konstatując powyższą pomyślną konjunkturę i mając dość czasu na to, żeby od lutego do września skonstruować odpowiedni typ, wystawił on do konkursu w Lipsku dn. 29.VIII 1927 dwa specjalnie zbudowane płatowczyki. Były to jednomiejscowe wolnonośne dolnopłaty *M. 19.* z silnikiem Bristol-Cherub 30 KM.

Powierzchnia nośna	7,10 m^2
Rozpiętość	9,60 m.
Długość	5,40 m.



Albatros L 71 z silnikiem S. 50/60 KM.

netce Klemm-Daimler. Stateczniki kryte są sklejką, stery—płótnem.

Kadłub konstrukcji drewnianej, wręgowej, kryty sklejką. Kozioł podsilnikowy, z rur stalowych, wykonany jest w warjantach umożliwiających zastosowanie silników: Mercedes-Benz 25 KM, A. B. C. Skorpion 34 KM lub nawet Genet 80 KM.

Podwozie z rur stalowych, z osią łamaną, umocowaną na przegubie w środku kadłuba. Amortyzacja typowa, sznurowa. Wielkości charakterystyczne dla płatowca z silnikiem A. B. C. 34 KM:

Ciężar własny	140,00 kg.
„ użyteczny	200,00 kg.
Szybkość max.	145 km/godz.
„ lądowania	65 „
Pułap	5000 m.
Zasięg	450 km.

Obie te maszyny uzyskały spodziewaną nieskończoną liczbę punktów i przyniosły mu pierwszą nagrodę w sumie 60.000 mk. zł. Z płatowca tego rozwinął się dzisiejszy *B. F. W. — M. 23.*

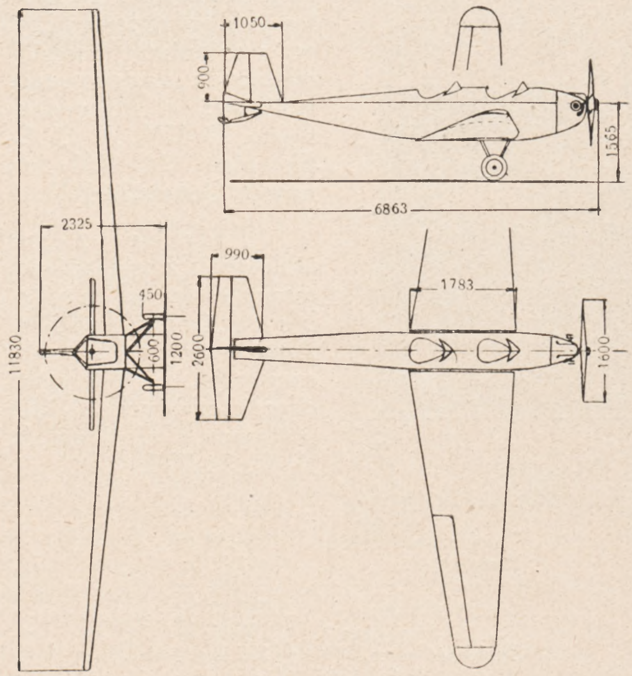
Wolnonośne dzielone skrzydło awjonetki *B. F. W. — M. 23.* jest drewniane, jednodźwigarowe, ze słabym dźwigarkiem pomocniczym. Jest ono kryte sklejką do dźwigarka tylnego, reszta—płótnem. Umocowane jest do kadłuba z pomocą dwóch okuć na dźwigarze przednim i jednego na tylnym. Na brzegu natarcia skrzydła znajduje się okucie dodatkowe, które służy do obrotu i podtrzymywania skrzydła przy złożeniu. Skrzydło nie posiada żadnych wiązań wewnętrznych. Lotka i jej urządzenie pomocnicze są konstrukcji takiej samej, jak w awjo-

Powierzchnia nośna	14,40 m²
Rozpiętość	11,80 m
Długość	6,65 m
Ciężar własny	200,00 kg.
„ użyteczny	250,00 kg.
Szybkość max.	135 km/godz.
„ lądowania	65 „
Pułap	3500 m
Promień działania	450 km
Obciążenie na 1 m²	32,2 kg/m²
„ na 1 KM.	13,2 kg/KM.

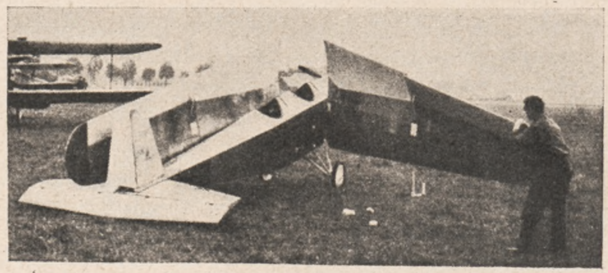


Messerschmitt M. 19 z silnikiem Cherub 30 KM.

Płatowiec wyposażony jest w urządzenie dwusterowe, które łatwo daje się wymontować. Sposób składania jest wygodniejszy, niż u Klemma, gdyż nie wymaga zupełnego odczepiania skrzydeł. Mimo bardzo lekkiej budowy, płatowiec ten posiada 8-krotny współczynnik bezpieczeństwa.



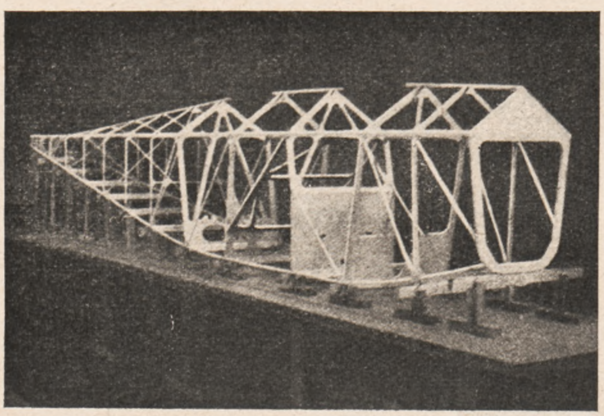
B. F. W. — M. 23 z silnikiem Skorpion A. B. C. 34 KM.



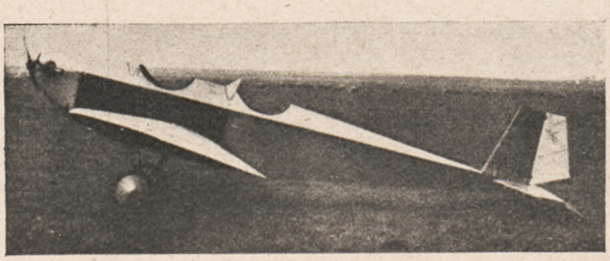
B. F. W. — M. 23 — składanie skrzydła.

Licząc się z ewentualną konkurencją maszyn angielskich i chcąc zapełnić lukę, jaką w szeregu istniejących typów awjonetek stanowił brak płatowca zbliżonego do Avian'a lub Moth'a, fabryka Bayerische Flugzeug-Werke wypuszcza *B. F. W.—M. 21.* Jest to dwupłat z silnikiem Siemens S. H. 11. 80/90 KM, skonstruowany przez Messerschmitta, a wzorowany na wspomnianych maszynach angielskich.

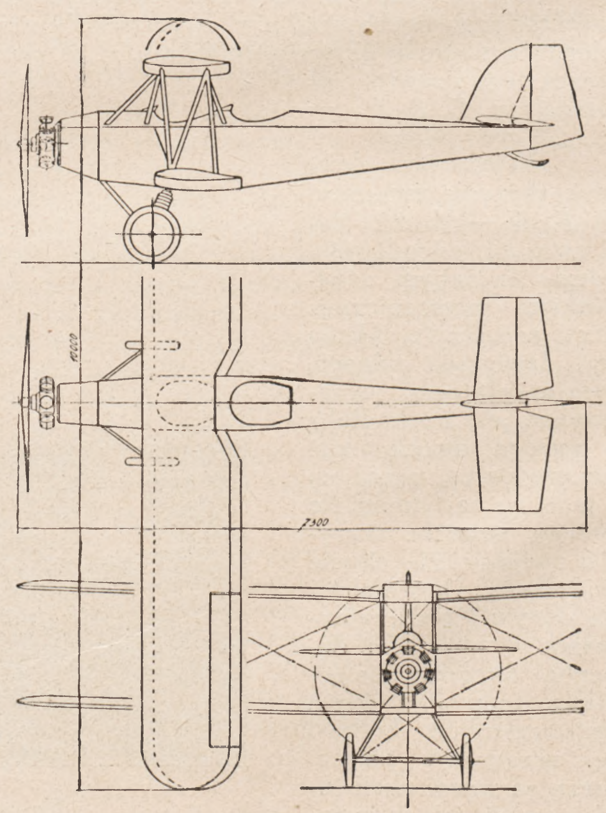
Komora płatowca opatrzona jest w 1 parę stojaków N, i wiązaniami krzyżowemi z taśm stalowych. Skrzydło jest konstrukcji drewnianej, dwudźwigarowej, kryte sklejką do dźwigara przedniego. Lotki są na obu płatach. Dolny płat łączy się z kadłubem, górny z baldachimem ukształtowanym w zbiornik benzyny o pojemności 100 litrów. Opierzenie poziome drewniane, kryte płótnem. Pionowe — z rur stalowych, spawanych.



Kadłub B. F. W. — M. 23 w montażu.



B. F. W. — M 23 — w profilu.



BFW M 21

Kadłub z rur stalowych, spawanych, kryty płótnem. Wyposażony jest w dwuster. Bagażnik znajduje się za tylnem siedzeniem. Kozioł podsilnikowy z rur stalowych. Podwozie normalne, z amortyzacją gumową, krążkową, w goleni tylnej.

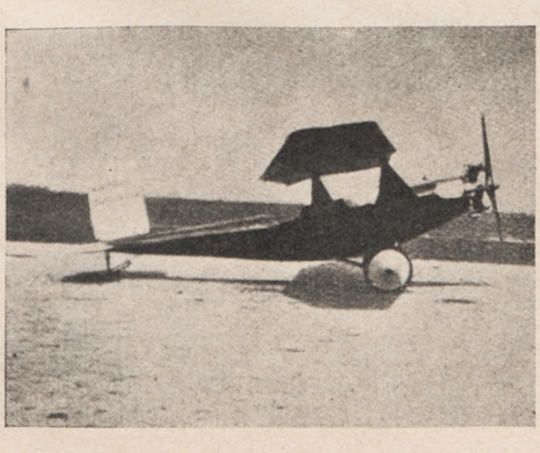
Powierzchnia nośna	20,80 m^2
Rozpiętość	10,00 m
Długość	7,30 m
Ciężar własny	460,00 kg
„ użyteczny	280,00 kg
Szybkość max.	145 km/godz.
„ lądowania	75 „
Pułap	3300 m
Zasięg	550 km
Obciążenie na 1 m^2	35,5 kg/m^2
„ na 1 KM.	8,8 kg/KM.



B. F. W. — M. 21 z silnikiem S. 80/90 KM.

Skrzydła składają się analogicznie, jak u Moth'a. Maszyna ta, skonstruowana dla takich samych warunków, co typowe awjonetki angielskie, ustępuje im jednak z powodu dużego ciężaru własnego, który wpływa na obniżenie wydajności.

Znany w świecie szybowcowym konstruktor Espenlaub stwarza w 1927 r. wolnonioścy jednomiejscowy górnopłat Espenlaub E. 11. z silnikiem Anzani 35 KM, a w roku następnym przekonstruowuje go na dwumiejscową maszynę *E. 14.* z Anzanim 45 KM. Awjonetka przypomina kształtem zewnętrznym typowe a liczne espenlaubowskie konstrukcje szybowcowe. Długoletnia i owocna praca doprowadziła go do założenia własnego warsztatu „Espenlaub Flugzeugbau Düsseldorf", który zajmuje się obecnie seryjną produkcją E. 14. w cenie 6800 mk., oraz przygotowaniem nowych konstrukcyj.



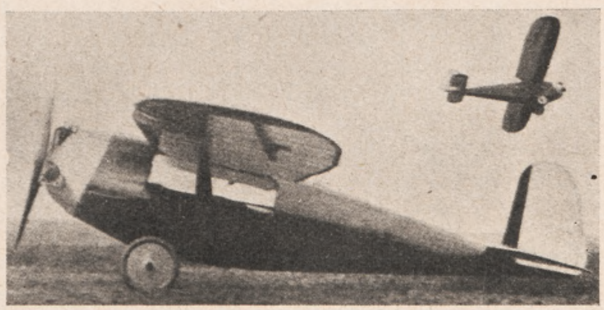
Espenlaub E. 14 z silnikiem Anzani 45 KM.

Skrzydła i kadłub E. 14. wykazują typową konstrukcję drewnianą. Odznacza się ona znacznym, bo wynoszącym około 40% nadmiarem mocy.

Powierzchnia nośna	16,00 m^2
Rozpiętość	11,50 m
Ciężar własny	300,00 kg
„ użyteczny	200,00 kg
Szybkość max.	150 km/godz.
„ lądowania	45 „

Wśród szeregu konstrukcyj doby ostatniej wyróżnia się starannem opracowaniem i dobremi wynikami konstrukcja znanego z Rhön inż. Hoffmana *G. M. G. — I.*, zbudowana przez fabrykę Gebrüder Müller — Griesheim. Jest to dwumiejscowy górnopłat z silnikiem Anzani 35 KM.

Skrzydło jednodźwigarowe kryte sklejką do dźwigara, podpartego zastrzałem. Kadłub owalny, wręgowy, kryty sklejką, zaopatrzony w dwuster. Podwozie nadzwyczaj niskie, konstrukcji normalnej, z amortyzacją sznurową.



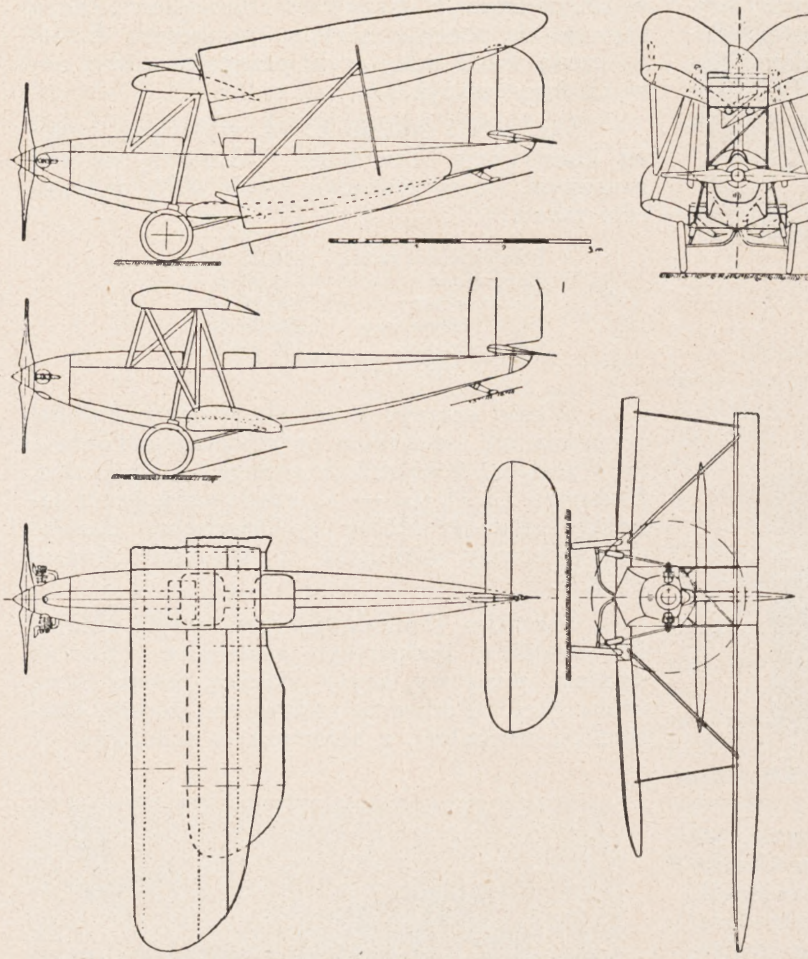
G. M. G. — I. z silnikiem Anzani 35 KM.

Rozpiętość	11,00 m
Powierzchnia nośna	16,00 m^2
Ciężar własny	260,00 kg
„ użyteczny	190,00 kg
Szybkość max.	130 km/godz.
„ lądowania	45 „

W ostatnim czasie wypuszczono przekonstruowany *G. M. G.—II.*

Z podobnych zapewne pobudek co dwupłat B. F. W.—M. 21., powstał doskonale przekonstruowany półtorapłat Meteor L. 1. z silnikiem A. B. C. Skorpion 34 KM. Autorami jego są: Mertens i Meyer, znani i doświadczeni konstruktorzy licznych szybowców.

Komora płatowa powiązana jest parą stojaków N; zamiast wiązań krzyżowych zastosowano zastrzał. Stojaki i zastrzały z rur stalowych, okryte owiewkami sklejkowemi. Skrzydło o dźwigarach dwuteowych ze spruce'u i sklejki. Wiązania wewnętrzne, między dźwi-



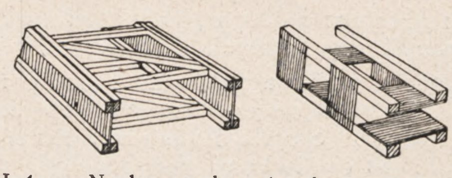
Meteor L. 1

garami skrzydła, stanowi drewniana konstrukcja kratowa (szkic). Krawędź natarcia kryta sklejką. W baldachimie mieści się zbiornik.

Kadłub wręgowy, kryty sklejką. Kozioł podsilnikowy z rur stalowych. Podwozie o osi dzielonej, z amortyzacją gumową w goleni przedniej.

Powierzchnia nośna	18,00 m²
Rozpiętość	8,40 m
Długość	6,30 m
Ciężar własny	200,00 kg
„ użyteczny	180,00 kg
Szybkość max.	115 km/godz.
„ lądowania	45 „
Obciążenie na 1 m²	21,0 kg/m²
„ na 1 KM.	10,8 kg/KM.

Skrzydła przy złożeniu obracają się dookoła, w tylnych okuciach węzłowych i układają się wzdłuż



Meteor L 1. — Na lewo schemat wiązań wewnętrznych skrzydła. Na prawo — element wiążący konstrukcji kratowej.

kadłuba, redukując rozpiętość maszyny do 2,30 m. Mimo bardzo lekkiej budowy, współczynnik bezpieczeństwa tego płatowca n = 8.

W ostatnich miesiącach ukazał się typ powyższy w nowem opracowaniu, w postaci dwupłata Meteor L. 2. z silnikiem Skorpion 34 KM lub Salmson 40 KM. Zmniejszono tu powierzchnię nośną do 16,0 m² i zwiększono ciężar użyteczny do 220 kg. Jest ona równie lekka, jak poprzednia, zaś postęp konstrukcji uwydatnia się zwiększeniem współczynnika bezpieczeństwa do n = 9. Cena tej maszyny z silnikiem Skorpion wynosi zaledwie 4900 mk.

Zainteresowanie dziedziną sportową, jakie okazuje ostatnio znana ze swych płatowców szkolnych fabryka Raab-Katzenstein, pobudziło ją do opracowania w ostatnich latach 2 różnych typów.

Półtorapłat Schmetterling *R. K. 7a.* powstał z konstrukcji eksperymentalnej, zbudowanej dla doświadczeń nad holowaniem pła-



Raab-Katzenstein Grasmücke R K. 9. z silnikiem Anzani 35 KM.



Meteor L. 1. z silnikiem A.B.C. Skorpion 34 KM.



Przód kadłuba Meteora L. 1

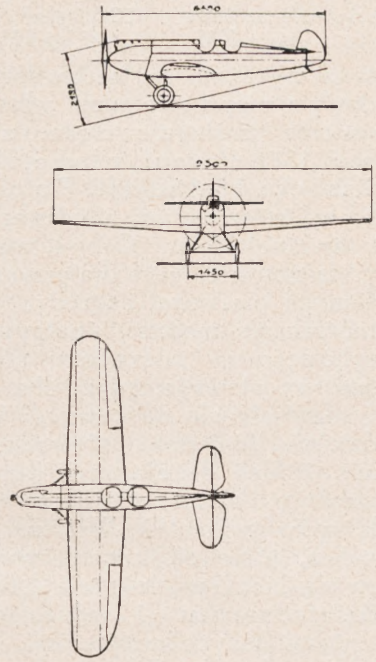
towców. Jest to samolot jednomiejscowy z silnikiem D. K. W. 14 KM. Skrzydło drewniane, kadłub rurowy.

Został on wkrótce przerobiony na dwuosobowy dwupłat Grasmücke R. K. 9. z siltnikiem Anzani 35 KM o podobnej konstrukcji.

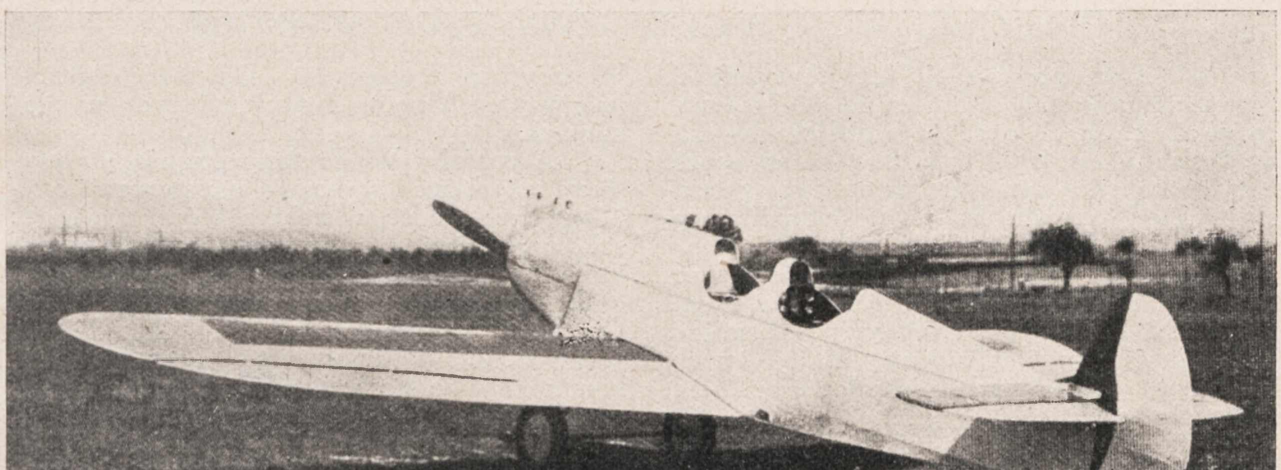
Powierzchnia nośna	19,65 m^2
Ciężar własny	250 kg
„ użyteczny	200 kg
Szybkość max.	120 km/godz.
„ lądowania	40 „

Skonstruowany i zbudowany na zamówienie jednego z licznych niemieckich związków lotniczych — Raab-Katzenstein R. K. 25 jest dwumiejscowym, wolnonośnym dolnopłatem z silnikiem Cirrus 80 KM.

Konstrukcja charakterystyczna dla fabryki R. - K., czyli skrzydło drewniane, częściowo kryte sklejką, kadłub z rur spawanych. Do pokrycia skrzydła w tym jednym egzemplarzu



Raab-Katzenstein R. K. 25



Raab-Katzenstein R. K. 25 z silnikiem Cirrus 80 KM.

użyto zamiast płótna jedwabiu. Opierzenie drewniane. Zbiornik benzyny posiada pojemność 300 l. Podwozie normalne.

Powierzchnia nośna	13,00 m^2
Rozpiętość	9,30 m
Długość	6,48 m
Ciężar własny	295.00 kg
„ użyteczny	405,00 kg
Szybkość max.	203 km/godz.
Zasięg ponad	2000 km
Pułap	3500 m
Obciążenie na 1 m^2	53,0 kg/m^2
„ na 1 KM.	8,75 kg/KM.

Maszyna wyróżnia sie nadzwyczajną lekkością budowy i nieprzeciętnemi własnościami. Na podkreślenie zasługuje ciężar użyteczny, który wynosi 137% ciężaru własnego. Jest to ostatnia niemiecka konstrukcja. Płatowiec weźmie udział w tegorocznym międzynarodowym konkursie awjonetek w Orly i, według głosów prasy francuskiej, jest najpoważniejszym pretendentem do pierwszej nagrody.

Aczkolwiek nie możemy upatrywać w lotnictwie szybowcowem początków niemieckiego lotnictwa sportowego, gdyż oba te działy powstały i rozwijały się do pewnego czasu zupełnie oddzielnie, to jednak stwierdziliśmy, że Rhön jako ośrodek doświadczeń konstruktorskich wpłynął w znacznej mierze na rozwój niektórych typów awjonetek. Widzimy to w każdym wypadku, gdzie do konstruowania awjonetek biorą się ludzie w lotnictwie „nowi", nieobarczeni doświadczeniem i jednostronną suggestywną rutyną dużych konstrukcyj.

W efekcie doprowadziło to do rozwiązania problemu lekkiej i sztywnej budowy małych elementów konstrukcyjnych przy wysokim współczynniku bezpieczeństwa.

Wykorzystanie doświadczeń poczynionych w Rhön widzimy w B. F. W.—M. 17. (Messerschmitt), G. M. G. (Hoffman), E. 14. (Espenlaub), tak w odniesieniu do układu całości, jak i jakości konstrukcji. Raab-Katzenstein i Meteor (Mertens), stosując normalne układy płatowcowe, budują dzięki wpływom Rhön bardzo lekko. Szereg wreszcie typów, jak B.F.W.—M. 21 Focke-Wulf S.1 i inne, budowane są według starego, utartego sposobu. Jak widzimy, w wyliczonym szeregu przeważa „płatowiec lekki". Duża ilość typów przedstawia dla nabywcy wielki wybór maszyn o własnościach bardzo różnorodnych i szeroko stopniowanych, a wiele z nich, pomimo bardzo pięknych i, zdawałoby się, rekordowych wyników, posiada jeszcze pewien, czasem znaczny zapas mocy. Zaznaczamy to specjalnie, gdyż ogólnie zdaje się panować mniemanie, że awjonetki niemieckie latają na maksymalnych obrotach silnika, przez co nie posiadałyby dostatecznej pewności lotu.

Wreszcie i cena ich, czynnik najważniejszy dla wielu nabywców, waha się w dużych granicach. Naprzykład cena przeciętnej maszyny z silnikiem A. B. C. Skorpion lub Anzani waha się między 4900 a 6800 mk.

Opierając się na tych atutach, przemysł niemiecki staje na terenach zagranicznych do pomyślnie dlań zapowiadającej się konkurencji z maszynami angielskiemi.

St. Rogalski i L. E. Kwaśniak.

WIDOKI ROZWOJU SPORTU LOTNICZEGO W ANGLJI

W ciągu pierwszych lat powojennych prowincjonalne aerokluby angielskie nie wykazywały żadnych oznak żywotności. W czasie tym, zresztą jak i wszędzie, celom sportu służy tylko parę maszyn: „niedobitki z czasów wojny" pozostające w posiadaniu prywatnem.

Wkrótce jednak zainteresowanie szerokiego ogółu oraz sfer lotniczych z jednej, zaś przykłady konkretnej inicjatywy prywatnej i oficjalnej z drugiej strony, kładą trwały fundament pod przyszłą rozbudowę rodzimego sportu lotniczego.

Około roku 1925, z inicjatywy Państwowej Rady Lotniczej (Air Council), odbywa się przy udziale wszelkich czynników zainteresowanych szereg konferencyj organizacyjnych. W rezultacie tych krótkich a energicznych trudów zostaje powołana do życia grupa aeroklubów regjonalnych, znanych pod ogólną nazwą Light-plane Clubs. W skład tej grupy wchodzi parę aeroklubów, których data powstania sięga czasu przedwojennego. Ilość klubów istniejących obecnie na obszarze W. Brytanji wynosi 14. Do tego doliczyć należy parę klubów funkcjonujących w dominjach.

Aerokluby W. Brytanji grupują parę tysięcy członków i wykazują nadzwyczaj ożywioną działalność, w zakres której wchodzi: szkolenie, trening i loty pasażerskie, a w niektórych i hangarowanie maszyn. W r. b. program ten został powiększony przez szereg zawodów międzyklubowych. Tygodniowe sprawozdania z działalności oraz wszelkie komunikaty zamieszczane są w szeroko zagranicą poczytnym Flight'cie, organie Królewskiego Aeroklubu.

Mamy przed sobą sprawozdanie z bieżących tygodni letnich. Najaktywniejszy z klubów „London Aeroplane Club" zapisał na swoje konto wylatanych godzin w kwietniu 238, w maju 337. Wszystkie kluby korzystają z wydatnej pomocy rządu, określonej ramowem rozporządzeniem na zasadach znanych (subwencje od uczniów i godzin lotu).

Świadczenia członków wydawałyby się na nasze stosunki dość wysokie. Są one

w poszczególnych klubach rozmaite; tak np. wpisowe sięga 1 do 3 funtów. Oprócz składek istnieje zwyczaj pobierania niewielkich opłat za szkolenie.

Obok wymienionych klubów sporo adeptów sztuki latania kształcą szkoły fabryczne; uczą one przeważnie nabywców prywatnych, a zwłaszcza cudzoziemców.

Jak na dzisiejszy stan rzeczy, to spory udział w popularyzacji lotniczego sportu biorą też prywatne szkoły lotnicze, istniejące w liczbie 3. Zajmują się one również organizacją lotów paruminutowych dla szerokiej publiczności.

Szkoły te są dobrze zaopatrzone w sprzęt i, jak dotychczas, prosperują finansowo zadowalniająco.

Tak kluby, jak i szkoły fabryczne i prywatne, używają do szkolenia wyłącznie awjonetek i to od popularnego „Moth'a" do najnowszego „Sportan'a".

Liczba pilotów sportowych wykształconych w r. b. przez kluby i szkoły z pewnością przekroczy 250.

Wzrastające coraz bardziej zainteresowanie lotnictwem w Anglji stwarza wreszcie pomyślną konjunkturę do powstania placówek sportowych, ekonomicznie niezależnych. Takiemi są niedawno otwarte, wyżej wspomniane szkoły oraz dzieło ostatnich miesięcy, — awizowana przez nas w feljetonie ostatniego numeru „National Flying Services Ltd." Jest to oparta na prywatnych kapitałach spółka akcyjna, która zamierza obsługiwać i eksploatować wszelkie dziedziny lotnictwa.

Najważniejsze z nich to: stacje hangarowania, reperacji i obsługi maszyn prywatnych, na wzór analogicznych instytucyj samochodowych, stacje wynajmu maszyn (air taxi), eksploatacja samolotów, pośrednictwo i sprzedaż, nauka, informacje turystyczne, meteorologiczne, porady techniczne, ubezpieczenie, wreszcie konkursy i raidy.

Obok powyższych działów eksploatacji, powstaje pod egidą towarzystwa 22 autonomiczne kluby regjonalne. Kluby te, rządząc się samodzielnie, oparte będą finansowo o organizację centralną, która z natury rzeczy będzie instytucją dochodową w przeciwieństwie do klubów.

Ogłoszony w formie broszury i szeroko kolportowany prospekt organizacji zawiera plan działania, zakreślony na czas najbliższy. Znajdujemy tam utworzenie centrali, 22 lotnisk i klubów regjonalnych oraz głównego klubu na własnem lotnisku w Hanworth Park (Middlesex), które wraz z większym pałacowym budynkiem klubowym stanowić będzie centralne lotnisko i aerodrom N. F. S. Dalej plan przewiduje urządzenie 100 lądowisk rozłożonych w południowej części kraju tak, że odległość między dwoma wynosi 15 min. lotu.

Początkowy tabor N. F. S. składać się będzie ze 100 awjonetek wraz z odpowiednią liczbą silników zapasowych. Personel składać się ma ze 100 pilotów, 50 mechaników i tyluż pomocników.

Działalność Klubów obejmować ma szkolenie oraz obsługę maszyn prywatnych tak hangarowanych u siebie, jak i innych. Klub dostępny jest dla każdego, zaś członek któregokolwiek z klubów staje się automatycznie członkiem nadzwyczajnym wszystkich klubów pozostałych i może zawsze korzystać z ich usług. Opłaty członkowskie są nieznacznie większe od obowiązujących w Lightplane Club'ach. Wynoszą dla członków latających 1 f. wpisowego i 3 f. składki rocznej. Godzina lotów na dublu kosztuje 2 f.

Budynek i teren zakupiony na pomieszczenie klubu centralnego odznacza się nadzwyczajnym komfortem i wyposażony jest we wszelkie urządzenia, sprzyjające rozwojowi życia klubowego.

Normalne wyposażenie każdego z klubów wynosić będzie 4 awjonetki. Według doświadczeń dotychczasowych liczy się średnio na 1 ucznia 15 do 20 godzin nauki latania dla otrzymania licencji pilota sportowego. Pozostałe 100 lądowisk wyposażone zostaną zczasem w stacje obsługi.

Skalkulowano wynajem maszyn i oznaczono cenę 1 szyl. za 1 milę ang. dla maszyny 2-osobowej (1 pasażer z pilotem). Krótkie loty kosztować będą 5 szyl. od osoby.

Podczas jednej z uroczystości, główny organizator N. F. S., kpt. F. E. Quest, zwierzył się, że tak zasadę, jak i wiele szczegółów wykonawczych powziął podczas swojej ostatniej podróży zamorskiej, obserwując rozwój sportów motorowych w U. S. A.

Jak widzimy, program N. F. S. zakreślony został z wielkim rozmachem i optymizmem.

Gęsta sieć stacyj obsługi, dostępnych za odpowiednią opłatą nietylko dla członków, odda zapewne nieocenione usługi w rozwoju turystyki powietrznej wewnątrz kraju, zaś oddział informacyj turystycznych jest poprostu objawieniem dla tych wszystkich, którzy, wybierając się na dalekie raidy, mogli dotychczas liczyć tylko na los szczęścia.

Obok opisanej instytucji, zaczynają też powstawać i inne placówki prywatne. W odległości 10 mil od Londynu, w Heston, jest na ukończeniu budowa nowego lotniska prywatnego oraz hangaru, zawierającego 20 boksów na pomieszczenie maszyn prywatnych. Urządzenia te są własnością spółki Air Work Ltd., która, obok prowadzenia indywidualnej nauki latania zamierza też wynajmować awjonetki na dłuższe podróże turystyczne.

Wszystkie te objawy prywatnej inicjatywy wskazują na to, że, wobec szerokiego

zainteresowania ogółu oraz dość wysokiego stopnia zamożności obywateli angielskich, lotnictwo sportowe zaczyna się uniezależniać od poparcia rządowego. Innym objawem żywotności sportu lotniczego są liczne zawody wewnętrzne i międzyklubowe, w które obfituje sezon bieżący. Zawody te organizowane są zazwyczaj według programu, pozwalającego na udział członków rozmaicie zaawansowanych i przez to przyczyniają się chwalebnie do pogłębienia zainteresowania członków wszystkich kategoryj.

LOTNICTWO NA POWSZECHNEJ WYSTAWIE KRAJOWEJ

Otwarta w połowie maja w Poznaniu Powszechna Wystawa Krajowa, dająca pojęcie o tem, co dokonało się w Polsce w okresie pierwszych lat Jej niepodległości, zaznajamia nas również z dorobkiem kraju w dziedzinie lotnictwa.

Lotnictwo reprezentowane jest na P. W, K. w kilku miejscach. Spotkamy się z niem w specjalnych pawilonach przemysłu lotniczego, L. O. P. P., w stoiskach Wydziału Lotnictwa Cywilnego, Departamentu Aeronautyki, Polskich Zakładów „Skody" i prasy lotniczej.

Najbardziej imponującym przeglądem naszego dorobku lotniczego jest pawilon przemysłu lotniczego (Nr. 24, teren B), urządzony z wielką umiejętnością przez Zarząd Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych. W pawilonie tym mają własne obszerne stoiska wszystkie cztery polskie fabryki samolotów, dwie fabryki, wyrabiające silniki polskiej konstrukcji, szereg firm, fabrykujących różne części pomocnicze dla lotnictwa, a wreszcie Linje Lotnicze „Lot". Fabryka Plage i Laśkiewicz wystawiła dwa płatowce: Lublin RVIII oraz Lublin RIX.

Podlaska Wytwórnia Samolotów wystawiła jeden płatowiec wojskowy, jeden komunikacyjny, P. W. S. 20, oraz jedną awjonetkę.

Wielkopolska Wytwórnia „Samolot" wystawiła samolot przejściowy konstrukcji inż. Bartla — „Bartel M 5".

Państwowe Zakłady Lotnicze wystawiły dwa seryjnie budowane w Polsce na podstawie licencji płatowce myśliwskie: „Spad" i „Vibault", oraz ślizgowiec własnej konstrukcji, zbudowany dla Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Pozatem wszystkie te fabryki wystawiły różne części samolotów, wyrabiane przez siebie.

Fabryka „Avia" wystawiła polski silnik małej mocy, konstrukcji inż. Zalewskiego.

Fabryka „Autoremont" — polski silnik małej mocy, konstrukcji inż. Petera.

Oprócz powyższych fabryk, cały szereg eksponatów, jak śmigła, części silnikowe, koła samolotowe, pokładowe przyrządy lotnicze, chłodnice i gaśnice lotnicze, rury lotnicze, pierścienie tłokowe, amortyzatory gumowe, półfabrykaty aluminjowe, mosiężne, różne wyroby gumowe, kauczukowe, ebonitowe, śruby, sforznie, świece do silników, ubiory dla lotników, wyrzutniki do bomb i w. in. wystawiły różne firmy, należące do Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych.

Na uwagę pozatem zasługują w pawilonie tym różne ciekawe fotografje, wykresy i tablice statystyczne, wystawione przez L. L. „Lot" oraz przez Zrzeszenie.

W pawilonie Przemysłu Lotniczego znalazła również gościnę awjonetka konstrukcji braci S. i M. Działowskich, nagrodzona na II krajowym konkursie awjonetek L. O. P. P.

Przemysł lotniczy reprezentowany jest również w pawilonie ciężkiego przemysłu (Nr. 1, teren A), gdzie własne stoisko posiadają Polskie Zakłady „Skody", wystawiające silniki lotnicze, budowane z licencji: „Lorraine-Dietrich" o mocy 450 KM i „Vright-Whirwind" o mocy 220 KM, oraz prototyp polskiego silnika konstrukcji inż. H. Brzeskiego o sile 80 KM.

Bardzo ciekawie przedstawia się pawilon L.O.P.P. (Nr. 6, teren A). Daje on szczegółowy przegląd tego, co dla lotnictwa zdziałała ta olbrzymia organizacja. Znajdziemy więc tam mnóstwo wykresów, fotografij, tablic statystycznych, modeli, przeźroczy, plakatów, wydawnictw L. O. P. P. i t. d. i t. d. Świadczą one o tem, że ofiarność społeczna w Polsce jest duża i że dzięki niej z groszowych składek członków zdziałane zostało bardzo wiele.

Własne stoisko w pawilonie Ministerstwa Komunikacji (Nr. 23, teren B) posiada wydział Lotnictwa Cywilnego. Znajdziemy tam statystyki i fotografje, profile szlaków powietrznych, projekty rozbudowy portów lotniczych i lotniczej sieci komunikacyjnej, tablice wzorowego oświetlenia lotnisk i szereg innych ciekawych eksponatów.

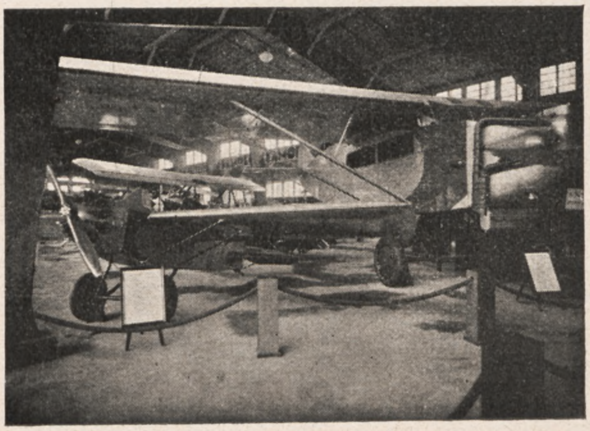
Przechodząc dalej do Pałacu Rządowego (Nr. 27, teren B), w dziale Ministerstwa Spraw Wojskowych, na II piętrze, ujrzymy eksponaty Departamentu Aeronautyki, rozmieszczone w dużej osobnej sali. Są tu wykresy raidów naszych asów, liczne fotografje lotnicze, wydawnictwa Instytutu Badań Lotniczych i t. p.

Naogół dziedzina lotnictwa reprezentowana jest na P. W. K. okazale i budzi bardzo duże zainteresowanie wśród tłumnie zwiedzających ją wycieczek i gości.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej, zwiedzając pawilon przemysłu lotniczego, wyraził wobec przedstawicieli Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych duże zadowolenie z powodu coraz intensywniejszego powstawania prototypów polskich płatowców, oraz rozwoju wytwórczości pomocniczej dla lotnictwa.

Wiara w rozwój polskiego lotnictwa budzi się w sercu każdego widza, który zaznajomi się na P. W. K. z dotychczasowym naszym dorobkiem w tej dziedzinie.

K. Gr.



P. W. S. 20.



Widok ogólny na stoisko silników.

Konkurs Modeli w Warszawie





Tyle i tak różnorodnych wiadomości dochodzi do nas o naszych zastępach młodych lotników, o ich pracach, zapale, energji, przedsiębiorczości i zamiłowaniu do lotnictwa, że wprost trudno wyrobić sobie zdanie o korzyściach, jakie ich praca im samym i Polsce przynieść może, trudno zdać sobie sprawę z tego, co oni dotychczas zrobili w dziedzinie umiłowanego zawodu, traktując go obecnie jako sport i nie mniej trudną sprawą jest odgadnięcie granic ich przyszłej pracy.

Ci, którzy w dn. 9 czerwca znaleźli się na warszawskiem lotnisku, obserwując konkurs modeli latających, zbudowanych i skonstruowanych przez naszych przyszłych inżynierów lotniczych i pilotów, a obecnych uczniów gimnazjów i szkół niższych, nie mają żadnych wątpliwości w kwestjach wyżej wymienionych.

Pomimo, że w konkursie brali udział tylko modelarze warszawscy, już od najwcześniejszych godzin niedzielnych lotnisko roiło się od młodych konstruktorów, przygotowujących swoje modele do zbliżających się z każdą minutą zawodów, które gotowały w nagrodzie za dotychczasowe znojne wysiłki przy obmyślaniu i budowie modeli palmę pierwszeństwa. Lotnisko, przyzwyczajone do odgłosów warkotu potężnych silników samolotów, zdawało się cieszyć z gościny tych „młodych" i „najmłodszych", powtarzając echem niejednokrotnie prawdziwie dziecinne głosy, odbijające się od sędziwych hangarów.

Korzystając z wolnego czasu, małe samolociki próbowały swoich skrzydeł, unosząc się lekko w powietrze i wykonując najrozmaitsze ewolucje, co napełniało szczerą radością i zadowoleniem z siebie ich konstruktorów.

W miarę zbliżania się chwili rozpoczęcia konkursu, wiatr, który początkowo przypominał legendarne igraszki Zefirka, łagodnie muskając skrzydełka modeli, wzrastał z mi-



Najmłodszy uczestnik konkursu, Józio Flakowicz. Popsuł mu się model; humor — jak widać — nie.

nuty na minutę i około godz. 10-tej stał się małym huraganikiem, o nierównomiernych i silnych podmuchach.

Zaczął się konkurs!

Wywoływano kolejne numery zgłoszonych aparatów, które, wypuszczane nieraz drżącą ze zdenerwowania i przejęcia się ważnością chwili młodą ręką, wykonywały swój lot konkursowy. Sędziowie, poważni i skupieni, siedząc przed zapełnionym najrozmaitszemi „dokumentami" stołem, uważnie obserwowali przebieg lotu poszczególnych modeli,



Nagrodzeni za modele klasy „B" pp.: Józef Celiński — II nagroda, Stanisław Wesołowski — I nagroda i Jan Świątkowski — III nagroda.

Niżej — fragment lotu grupowego modeli biorących udział w konkursie.





Po stronie prawej, u góry — pilot Woyna i B. Grzeszczak, instruktorzy modelarstwa, którzy otrzymali pierwsze nagrody w II grupie.

Obok, przed stołem, nagrodzeni i wyróżnieni modelarze; za stołem — „jury" konkursu z przewodniczącym, p. inż. St. Rudzińskim (x), pośrodku. Za "jury„ grupa instruktorów.





Grupa uczestników konkursu.

notując skrupulatnie, z dokładnością do jednej dziesiątej części sekundy, czas przebywania aparatu w powietrzu, od chwili wypuszczenia go z ręki, oraz odległość w metrach, jaką model przebył w kierunku lotu.

Większość zawodników - konstruktorów, to chłopcy młodzi, uczniowie niższych klas gimnazjum. Na ich twarzach promienieje radość przy każdym udanym locie ich samolotu w minjaturze a nieraz gości smutek i zawód, gdy model, źle puszczony albo przyciśnięty do ziemi niepomyślnym podmuchem wiatru, kończy swój lot nadspodziewanie szybko i, stojąc na ziemi z warczącem jeszcze śmigiełkiem, zdaje się przekonywać widzów i niewzruszonych tem sędziów, że, gdyby nie wiatr, mógłby jeszcze w danej chwili znajdować się w powietrzu...

Zdarzały się i kraksy. Takie prawdziwe, lotnicze. Korkociąg, beczka, looping, wszystko, co kto sobie życzy! Niejeden model, jakby chcąc „grać na nerwach" swojemu konstruktorowi, zręcznie puszczony pewną ręką, wykorzystującą rzadką chwilę ciszy powietrznej, początkowo leciał prosto, równo, statecznie, „trzymając" kierunek, poczem, osiągnąwszy zupełnie dobre wyniki odległościowe, uważając widocznie, że jest już zadaleko, najspokojniej zmieniał kierunek lotu na przeciwny. Niejeden i życie utracił, przenosząc widocznie śmierć nad hańbę, „rąbnąwszy" w ziemię z wysokości kilku metrów. Taki los spotkał np. modelik jednego z najmłodszych zawodników konkursowych, dziewięcioletniego Józia Flakowicza, którego widzimy na jednej z umieszczonych tu fotografij, trzymającego „skraksowany" owoc swojej żmudnej pracy. Józio, chłopiec wesół, nie przejmuje się tem niepowodzeniem, twierdząc, że „drugi będzie lepszy i mocniejszy".

Na uznanie zasługuje również i dowód koleżeńskiej ofiarności, jaki złożył 10-letni Staszek Bizański, „pożyczając" kompletne usterzenie swojego modelu Jerzykowi Awdyskiemu, swojemu koledze z ławy szkolnej, którego modelik, wykazując lepsze własności lotne, roztrzaskał „organy sterowe" w czasie lotu próbnego.

Wśród zawodników panował niezwykły ruch i ożywienie. Jedni starali się nabrać wprawy w puszczaniu modeli, dostosowując się do panujących warunków atmosferycznych, biegając po lotnisku i napełniając je wrzawą, inni pośpiesznie naprawiali uszkodzenia „aparatów" dobywając, niewiadomo skąd, młoteczki, noże, kawałki bambusu, klej, nici, kalkę..

Słońce piecze, a nasi „młodzi" biegają, starają się osiągnąć jaknajlepsze wyniki lotu swoich „wyrobów", pozrzucali dla wygody marynarki i pracują, pracują, pracują, tworząc obraz, zachwycający każdego Polaka, który w młodem pokoleniu widzi przyszłość swojej Ojczyzny.

Z pośród przedstawicieli szkół powszechnych, chlubnie wyróżniał się zespół szkoły Nr. 128 im. St. Staszica na Nowem Bródnie. Dzięki energji, inicjatywie i zamiłowaniu do lotnictwa p. L. Gronowskiego, kierownika modelarni lotniczej, posiadającej ogółem 35 członków, z których dziesięciu wzięło udział w konkursie (przyczem jeden z nich uzyskał w ogólnej klasyfikacji III miejsce,) szkoła ta może poszczycić się opinją jednej z najbardziej „lotniczych" szkół powszechnych w Warszawie.

Wyniki, osiągane przez modele uczniów, a więc konstruktorów młodych, niedoświadczonych, nie pobiły wprawdzie żadnego rekordu, jednak, pomimo bardzo niesprzyjających warunków atmosferycznych, były zadawalniające.

Najlepiej zobrazuje to podany niżej oficjalny protokół Sądu konkursowego, w którego skład wchodzili pp.: inż. S. Rudziński, prof. Cz. Witoszyński, dyr. Krasuski, mjr. Kwieciński, red. Osiński i dyr. Pawłowski.

I. — GRUPA UCZNIÓW.

1. Modele klasy A (kadłubowe).

W tej klasie brał udział tylko 1 zawodnik.

I nagroda — żeton złoty i 75 zł. — Nikt.

II nagroda — żeton srebrny i 50 zł.

Kazimierz Młoźniak, uczeń Szkoły Powsz. Nr. 13, za model Nr. 64.
Wyczyn: 2,2 sek.; 16,5 m.

III nagroda — żeton bronzowy i 25 zł. — Nikt.

2. Modele klasy B (belkowe).

I nagroda — żeton złoty i 75 zł.

Stanisław Wesołowski, uczeń gimn. im. Władysława IV., za model Nr. 166.
Wyczyn: 9,6 sek.; 111 mtr.

II nagroda — żeton srebrny i 50 zł.

Józef Celiński, uczeń Szkoły Rzemieślniczej im. Konarskiego, za model Nr 28.
Wyczyn: 11,5 sek.; 97,5 m.

III nagroda — żeton bronzowy i 25 zł.

Jan Świątkowski, uczeń Szkoły Powszechnej Nr. 128, za model Nr. 111.
Wyczyn: 10 sek.; 95 mtr.

3. Modele klasy C (rekordowe).

I nagroda — żeton złoty i 100 zł.

Marjan Andrzejewski, uczeń Szkoły Rzem. im. Konarskiego, za model Nr. 14.
Wyczyn: 11 sek.; 84 mtr.

II nagroda — żeton srebrny i 75 zł.

Kazimierz Nowakowski, ucz. Państw. Szkoły Techn Kolej., za model Nr. 69.
Wyczyn: 5,5 sek.; 50,5 m.

III nagroda — żeton bronzowy i 50 zł.

Stanisław Możdżonek, uczeń Szkoły Pow sz. Nr. 128 za model Nr. 113.
Wyczyn: 4,5 sek.; 47,5 m.

II. — GRUPA INSTRUKTORÓW.

1. Modele klasy A (kadłubowe).

I nagroda — żeton złoty i 100 zł.

Bohdan Grzeszczak z Aer. Akad. w Warszawie za model Nr. 108.
Wyczyn: 5,4 sek.; 85 m.

Innych nagród w tej klasie nie przyznano z braku zawodników.

2. Modele klasy B (belkowe).

I nagroda — żeton złoty i 100 zł.

Pilot Wojciech Woyna za model Nr. 106.
Wyczyn: 10,5 sek.; 97 m.

Innych nagród w tej klasie nie przyznano z braku zawodników.

3. Modele klasy C (rekordowe).

I nagroda — żeton złoty i 150 zł.

Pilot Wojciech Woyna za model Nr. 104.
Wyczyn: 12 sek.; 105 m.

Innych nagród w tej klasie nie przyznano z braku zawodników.

WYRÓŻNIENI.

Lepsze ponad przeciętne wyniki uzyskały modele następujących uczniów:

1. Jerzego Hejduka z gimn. im. Władysława IV.
   Wyczyn: 10 sek.; 72,5 m.
2. Henryka Żuka z Państw. Szkoły Techn. Kolej.
   Wyczyn: 7,5 sek.; 60 mtr.
3. Arnolda Litwaka z Gimn. im. Kreczmara.
   Wyczyn: 5 sek.; 63 m.

Po ukończeniu lotów, Sąd Konkursowy, powoławszy do pomocy resztki sił, „wywabione" i wyczerpane upałem letnim, przystąpił do klasyfikacji wyników, poczem ogłosił je zawodnikom. Przewodniczący Sądu, p. inż. St. Rudziński, w słowach pełnych serdeczności wyraził w imieniu L. O. P. P. radość z powodu tak wielkiej liczby młodzieży, prawdziwie kochającej lotnictwo, przybyłej z dowodami rzeczowemi tego na Konkurs i zachęcił zebranych do dalszej pracy w obranym kierunku, zapewniając, że Liga będzie i nadal, tak jak to czyniła dotychczas, popierać wszelkie dążenia młodzieży w pracy lotniczej.

Wł. Kozłowski.

ŚWIETNE WYNIKI KONKURSU MODELI W WILNIE.

W dniu 16 czerwca b. r. na lotnisku w Porubanku pod Wilnem odbył się eliminacyjny konkurs modeli latających z Wileńszczyzny, zorganizowany przez Komitet Wojew. L.O.P.P. w Wilnie.

Zgłoszono 15 modeli. 4 kategorji *C* (modele rekordowe), reszta — *B* (modele belkowe).

Konkurs dał świetne, nadspodziewane wyniki.

Najlepsze rezultaty osiągnęli:

W kategorji *C* — p. Jan Bielkiewicz, którego model osiągnął dystans *314 m.* utrzymując się 20 sekund.

W kategorji *B*: — 1) p. Bohdan Bielkiewicz. Wyczyn średni: 87 m., $10^2/_5$ sek. Lot najdłuższy — 105 m., 14 sek. 2) p. Romuald Szukiewicz mając wyczyn średni — 81 m., $9^4/_5$ sek. (najdłuższy lot: 99,5 m., 11 sek.).



PASOWANIE RYCERZY KNYPLA

ORYGINALNA UROCZYSTOŚĆ W AEROKLUBIE AKADEMICKIM W WARSZAWIE

Wielkie to było święto. Ćwierkały o niem wróble z lotniska już na miesiąc przedtem, choć sam „światły Zarząd" nie wiedział jeszcze dobrze, jak ten „jubel" urządzić. No, bo nie tak to łatwo, zważywszy, iż godnie być musiało a dostojnie i z „fuksami" zarazem, nieznającymi się przecież na poważnym nastroju z tej radości, że do szkoły się dostali — pilotów — dodajmy — bo inaczej byłoby to trochę dziwne. Wreszcie 2-gi czerwca został przez prezesa specjalnie podkreślony w kalendarzu, co miało magiczne znaczenie, gdyż w dniu tym zapanował niezwykły ruch na aerodromie, już od wczesnego ranka.

Wytaczano maszyny — wszystkie, jakie były, ale nie poszły one do lotu, jak zwykle, lecz troskliwie otarte z resztek kurzu stanęły w ordynku na placu. Zasłony hangaru rozsunięto tak, iż stał otwarty szeroko na przyjęcie gości. Na szczycie zawisł wielki proporzec.

Kancelarja szkoły na dzień ten została poświęcona w całości przygotowaniom kulinarnym; produkcja kanapek, świetnie zorganizowana przez matki, siostry i żony pilotów, była masową—przytem w takt muzyki klubowego patefonu, który na zmiany nastawiały „fuksy". Goniono ich wszędzie, po całym placu z okazji ostatniego dnia, w którym pokornie dawali się wykorzystywać.

Uroczystość rozpoczęła się o 12-ej. Goście zajęli miejsca w krzesłach ustawionych przed hangarem, w cieniu rozłożystych Hanriotów. Członkowie klubu mieli wysłuchać wszystkiego stojąc.

Za stołem prezydjalnym zasiedli z powagą: mistrz ceremonji — prof. Pruszkowski, kierownik starej szkoły—Jerzy Widawski i prezes dawnego Zarządu A.A.W., dziś prezes Zarządu Głównego A.A.—Jerzy Osiński. W cieniu hangaru stanęła 14-ka nowych uczniów szkoły, jak przystało na fuksów — nieśmiało a skromnie.

Zato po drugiej stronie prezydjum, całkiem na widoku, ustawiły się szeregiem „nasze młode piloty" w wysłużonych combinaisonach.

Stół prezydjalny budzi szereg zagadek ze względu na rozliczne na nim przybory; również intryguje stojący obok szkielet podłamanego kadłuba Nieuport'a.

Pierwszy przemawia prezes Osiński. Opowiada, jak to przed rokiem teren ten przypominał pustynię pofałdowaną, gdy zaczęto stawiać pierwsze fundamenty pod budowę przenośnego hangaru Bessoneaux, jak zawrzała potem gorączkowa praca nad jego budową i jednoczesnym montażem starych, wysłużonych Caudronów. Ruszyła na nich w czerwcu 1928 r. pierwsza grupa uczniów, we wrześniu druga na Hanriotach i oto dziś z 12-tu szkolonych 8-miu ma otrzymać dyplomy pilotów. Przedstawiwszy tę historję, Prezes dziękował w gorących słowach władzom państwowym i L. O. P. P., w szczególności p. inż. Rudzińskiemu, vice-prezesowi Zarządu Gł. Ligi za pomoc, zwłaszcza w zaraniu istnienia klubu, gdy poza dobremi chęciami i zapałem — nic więcej nie było. W zakończeniu Prezes podkreślił, że, mimo krótkiego czasu istnienia klubu, zadzierzgnęły się węzły serdecznej przyjaźni między jego członkami; Aeroklub Warszawski to jedna wielka rodzina, posiadająca już własne zwyczaje. Uroczystość dzisiejsza ma odsłonić część życia klubowego.

Mówca kończy — z za stołu wstaje poważnie wesoła, korpulentna postać profesora Pruszkowskiego.

— Wielce Szanowne Panie i niemniej czcigodni Panowie! Aeroklub Akademicki w Warszawie, wyzwalając dzisiaj pierwszych 8-iu pilotów i otwierając nowy kurs szkolenia w pilotażu, pragnie dzień ten uczynić dniem święta klubowego, święta, które obchodzone będzie co roku w tej samej dacie. Program uroczystości ułożono w ten sposób, aby, broń Boże, nie stwarzał pozorów bohaterskiego patosu, tak często psującego piękno lotnictwa.

Członkowie Aeroklubu Akademickiego Warszawa zawarli umowę między sobą, że latają na wesoło i że stworzą tradycję pierwszej korporacji lotniczej w Polsce.

Nie mogę się oprzeć chęci wyrażenia opinji o kompanji, w którą wpadłem dzięki wieloletniej słabości i pociągowi do lotnictwa.

Otóż kompanja ta jest wyborowa, mojem zdaniem; wogóle ciało lotne A. A. W. jest pierwszorzędnie miłe i, co najdziwniejsze, fenomenalnie zżyte ze sobą, mimo różnicy w studjach i w wieku.

Zawiązały się na starcie związki, które przetrwają niewątpliwie dłużej, niżby mogli sądzić sami dzisiejsi wyzwoleńcy.

Co do mnie, wyznam, że mimo różnicy wieku, w żadnej kompanji nie czuję się równie dobrze. Zyskaliśmy obecnie w wyznaczonym nam przez Departament Aeronautyki oficerze łącznikowym, którym jest pan porucznik Żwirko, człowieka serdecznego, rozumiejącego powagę naszej wesołej pracy. Pracując z nami, zyskał sobie odrazu nasze pełne uznanie. Za dar w osobie p. porucznika Żwirki dziękujemy Departamentowi serdecznie.

Rytuał, którego świadkami Wielce Szanowni Państwo za chwilę będziecie, ustalony został na tle projektu Stanisława Hiszpańskiego, męża godnego, należącego do ósemki pilotów, których dzisiaj wyzwolimy. Więc proszę zwrócić uwagę na przedmioty, spoczywające na tym oto stole.

Świece. Bez świec nie może odbyć się żadna poważna uroczystość, nawet w dzień. Świece tkwią w butelkach. Proszę zauważyć, w jakich butelkach tkwią one. Jedna od Apenty, druga od octu, trzecia od Wermutu. Symbolizują więc mieszankę, która jest podstawą lotu. Zresztą proporcja tej mieszanki i dalsze szczegóły symboliczne z owych butelek wynikające muszą pozostać tajemnicą klubową, za co najmocniej przepraszam.

Obficie używany olej rycynowy, znajdujący się w tym oto tłoku od cylindra, służyć będzie do namaszczania delikwentów, składających ślubowanie na ten oto korkociąg, którym tak często przerażają reporterzy wrażliwe kucharki.

Reszta symbolicznych przedmiotów tłumaczy się sama. Oto spracowana chorągiewka startowa, oto knypel do pasowania na tak zwanego poetycznie „bohatera przestworzy", oto adamaszek (zwykłe płótno lniane) na chorągiewkę dla nowej grupy. Oto weterani — starzy piloci, których za chwilę państwu przedstawię, oto wreszcie młodzi nowi, którzy od jutra zaczną błaznować

w powietrzu, tak zwane „fuksy", którzy również będą Państwu pr edstawieni.

Po tej przemowie, która podana jest w ubogiem streszczeniu, rozpoczął się akt pasowania.

— Niech przystąpi pilot Hiszpański Stanisław—woła mistrz donośnym głosem.

Z szeregu pilotów wystąpił obszerny combinaison; wymierzonym krokiem stanął przed majestatem stołu prezydjalnego. Znaczący ruch ręką mistrza — pilot klęka, prawa noga wyciągnięta pod stół prezydjalny.

Mistrz się zamierza — błyska jak szpada drążek sterowy, opuszczany z zamachem na głowę delikwenta; zanim jadnak spadł na nią, stracił szybkość i lekko dotknął ramienia.

Pasowany pilot pochyla się kornie i wstaje z powagą; pada w ramiona otwarte kierownika swej szkoły, który wręcza dyplom i winszuje. Chwila conajmniej wzruszająca.

Odchodzi ten pierwszy; po drodze władza najwyższa — Prezes Zarządu Głównego — urzędowo i serdecznie zarazem winszuje. Potem kolejno szli z szeregu: Jagoszewski Konrad, Rychter Witold, Wolański Roman, Trzetrzewiński Karol, Korbel Władysław, Łyżwański Antoni.

Wszyscy—tak samo pasowani — budzą miłe wrażenie. Wtem ruch jakiś wszczyna się wśród pilotów i naraz pada gromki okrzyk:

— Teraz nasz najmłodszy pilot, prof. Pruszkowski. Niech żyje!

— Niech żyje! — krzyczą wszyscy piloci i hurmem otaczają profesora, który nie spostrzegł się nawet, jak kilkanaście razy wystartował amerykanem w górę, wołając tylko:

— Ludzie, na Boga! Uwaga, bo skapotuję! Tym razem prezes pochwycił narzędzie pasowania, a prof. przyklęknął przed nim, ze wzrokiem wzniesionym jak na obraz.

Po uspokojeniu rozgrzanych temperamentów, udziela mistrz głosu świeżo pasowanym pilotom by pouczyli młodych swych następców o tem, jak latać nie należy i jak to bywa w szkole.

Występuje sławny Hiszpan czyli Hiszpański, budząc wesołość wstępnym gestem, ruchem ręki koło nosa. Udzielił on światłych rad fuksom i opowiadał o przeżyciach szkoły, jak to dzisiejsze piloty, myśląc tylko o lataniu, o 4 rano „redukowali gaz" terkoczącemu budzikowi, aż go do generalnego remontu trzeba było odsyłać, jak człek pewien, od ołtarza ślubnego powstawszy, pytał się kierownika szkoły, o której dziś loty; jak wreszcie wszyscy żyli klubem i dla klubu.

Z kolei zaczęło się przydzielanie herbów pilotom A. A. W. Znów „zabrał głos" mistrz ceremonji i powstawszy, oznajmił, że każdy pilot klubowy otrzyma herb, odpowiadający jego cechom charakteru i przeżyciom w klubie.

Jerzy Widawski otrzymuje herb „Samoknypel". Jako kierownik i instruktor, ma w herbie 5 knypli (drążków sterowych) razem połączonych.

Drugi instruktor — Nartowski — herb „Lewozwis", ponieważ z zamiłowaniem ląduje cokolwiek na lewo się chyląc. W herbie szereg linij ukośnych, a na tem tle 3 befsztyczki z jajkiem, bo codziennie przed lotami, o tej samej godzinie, bez względu na pogodę, konsumował zawsze owo trój-porcjowe śniadanko. A gdy raz było spóźnione... pamiętają to dobrze uczniowie!

— Czyżewski — herbu „Ptaszek" — wywoływał dalej mistrz Pruszkowski.

— Następnie niech przystąpi Rogalski herbu „Wigura" — dwaj nierozłączni przyjaciele — w herbie człek o 2-ch głowach i 4 nogach, pod parasolem.

Wtem z poza publiczności odezwał się głos: — Zgłaszam pretensje o nadużycie mego nazwiska — to inżynier Wigura.

— To nic — odpowiada komentator herbów — w przyszłości będzie zato; Wigura herbu „Rogalski".

Sprawa została umorzona.

Dalej szli: Puławski herbu „Kłótnik" — nad chmurami, na awjonetce Praussa, z głową w kształcie silnika Rhône. Następnie Drzewiecki na zasadzie istniejącego już wpierw przydomka — herbu „Bysio": w dolnem polu czerwony byk, w górnem osobno ogon, gdyż raz, przy starcie, zapomniał wziąć z sobą ogona maszyny, który dziwnym cudem pozostał na ziemi...

Z kolei wystąpił Rychter herbu „Herod" — znany okrutnik, gdyż, jako kierownik nowej szkoły, trzyma twardo w ręku wszystkich fuksów, wyciskając złocisze za kary — w herbie król w koronie, z podniesionemi rękami, w których dusi po jednym człeku, a z każdego wypadają 3 złote.

Trzetrzewiński ma nadany herb „Złota Rączka", któren to symbol ze względów taktycznych musi pozostać tajemnicą klubową...

Jagoszewski — „Nosak" — w herbie otrzymał nos, albowiem tak bohatersko wystawiał go na mrozy, latając w zimie, iż w herbie połowa nosa jest biała, opatrzona krzyżykiem na znak odmrożenia.

Korbel — choć Korbowodem jest zwan popularnie — ma herb zmieniony na „Korboząb" z racji brakującej serji zębów, które zjadł na lotnictwie i czego się wcale nie wstydząc zademonstrował ogółowi gości. W herbie 2 zęby i korbowód z tłokiem.

Wolański — „Śpilar" (nie spiral) — z racji swoistej spirali, jaką wykonał na Caudronie, a która podobną była do korkociągu lub nawet, wedle fachowców, była prawdziwym korkociągiem, wykonanym mistrzowsko, acz przypadkowo, przez pierwszego wylaszowanego w A.A.W. ucznia; w herbie korkociąg i krzyżyk, jaki mu postawili koledzy w chwili tej niebezpiecznej „akrobacji".

Łyżwański—herbu „Budzik" albo „Cykorja" — nie mogąc raz znaleźć zegarka na lotnisku, gdy wybierał się na lot



Herby nadane pilotom A. A. W. Proj. St. Hiszpański.

wysokościowy, a nie posiadając własnego, był zmuszony obciążyć maszynę dużym budzikiem naszego mechanika, na pamiątkę czego otrzymał w herbie stolik nocny, 3 budziki, pod niemi hełm, w którym stale latał, z wyrastającemi z niego kwiatkami cykorji.

Hiszpański otrzymuje herb — „Kangur", symbolizujący specyficzny sposób lądowania, wynaleziony przez naszego kolegę; z dziećmi w worku skacze ten zwierzak po szczytach górskich.

Wreszcie — oznajmia mistrz — ja, t. zw. Prusz, zostaję odznaczony herbem „Mops": człek gruby, depcze mola, w dłoniach pędzel i kielich, na piersi 3 tarcze w barwach zasadniczych.

Piloci uherbowani mają za obowiązek wymalować swoje godła na własnych maszynach, do których prędzej czy później dojdą niewątpliwie.

Z kolei odbyła się ceremonja przyjęcia „fuksów" do szkoły. Najpierw oddano ich w ręce starych pilotów

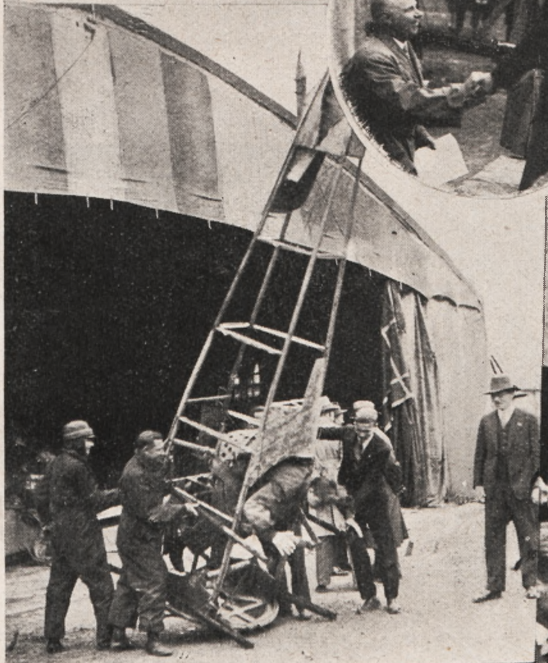


„Stół prezydjalny" w chwili przemówienia Mistrza Ceremonji. Za stołem: J. Osiński, prezes Zarządu Gł. A. A., prof. T. Pruszkowski i b. kierownik szkoły lotniczej A. A. W. — J. Widawski.





Niżej — akt pasowania na pilota. W owalu pasowanie prof. Pruszkowskiego.







Próba kapotażu, namaszczanie nowych kandydatów do pilotażu i przysięga na korkociąg. Wreszcie „gwóźdź" uroczystości: „Profesor niech żyje!".

Piloci wyszkoleni w Aeroklubie Akademickim w Warszawie

na pierwszym kursie szkoły lotniczej



Prof. Tadeusz Pruszkowski



Konrad Jagoszewski



Witold Rychter



Władysław Korbel



Stanisław Hiszpański



Roman Wolański



Karol Trzetrzewiński



Antoni Łyżwański

którzy swych następców mieli zapoznać z rozkoszą kraksy. Pierwszego z brzegu ucznia wtłoczono w siedzenie Nieuport'a, którego z trzaskiem przez łeb przewalono, pozostawiając kandydata na pilota w pozycji mało paradnej: zwieszonego głową na dół, wypiętego ku publiczności. To próba przyzwyczajenia.

— Czy wszyscy tak? — padają nieśmiało pytania.

Wszyscy — odpowiada twardo mistrz ceremonji. Teraz następny! Lecz skończyło się na dwóch; reszta — w szkole się przyzwyczai.

Mistrz ceremonji czyni gest przyzywający. Teraz fuksy podchodzą kolejno. Idzie pierwszy, najśmielszy, gdyż ryzykuje, nie wiedząc, co z nim uczynią. Każą mu bowiem stanąć przy stole prezydjalnym, pochylić się nisko nad tłokiem, pełnym czarnej, spuszczonej z cylindrów rycyny — a 2 palce położyć na sprężynie korkociągu. Było to znów tajemniczym symbolem. Jednocześnie mistrz ceremonji uderzał przyszłego pilota chorągiewką startową po ramieniu, poczem—zanurzywszy swój najgrubszy palec w czeluście tłoka — znaczy czarne ślady rycyną na policzku ucznia. Na pocieszenie dostawał każdy z rąk kierownika świadectwo przyjęcia do szkoły.

Tak przeszło 14-tu pomazańców — rozpromienieni stanęli w dawnym szyku.

Na zakończenie prezes A. A. W. zwrócił się do zebranych z podziękowaniem za uświetnienie uroczystości, wyrażając nadzieję, iż hasła rozbudowy sportu lotniczego, rzucone przez A. A. W., coraz żywszy znajdą oddźwięk u władzy i społeczeństwa, że dobre stosunki łączące klub z jego protektorami zacieśniać się będą coraz silniej, dając warunki coraz to lepszej i intensywniejszej pracy.

Po „pasowaniu" odbył się „raut w salonach hangarowych". Na ogromnych tacach budzące apetyt kanapki, obstawione butelkami wina, Vermuthu i wody. Pyszne były kanapki, litraż doskonały, choć ilości niewielkie — jakimś dziwnym cudem dla wszystkich starczyło. Brak szampana, jako że to towar zagraniczny, zastąpiony został szampańskim humorem. Pomieszali się wszyscy tłumem, gwarnym i ruchliwym. Wpośród studentów na koleżeńskiej zupełnie stopie znalazły się wyższe osobistości ze świata cywilnego i wojskowego. Był też kapitan Orliński, ściągający entuzjastyczne na siebie spojrzenia. P. minister Eberhardt, prezes L. O. P. P., przemówił okolicznościowo, podkreślając wyniki pracy Aeroklubu i w zakończeniu nawiązał do ogólnej wesołości i miłego przyjęcia, jakie tu gościom zostało zgotowane. Wzniesiono gromki okrzyk na cześć ministra, a tymczasem gramofon grał bez przerwy, chociaż nikt nie tańczył, bo i tak wiele było gwaru i radości.

Ignacy Sienkiewicz.

ŚWIĘTO LOTNICZE AEROKLUBU AKADEMICKIEGO W KRAKOWIE

W dniu 16 czerwca w godzinach rannych urządził Aeroklub Akademicki w Krakowie uroczystość otwarcia nowego kursu szkoły pilotażu i chrztu nowych samolotów.

Na uroczystość tę przybyli: D-ca O. K. gen. Wróblewski, dziekan wydziału prawniczego U. J. prof. Dziurzyński, poseł red. M. Dąbrowski, prezes izby handlowej T. Epstein, konsulowie czeskosłowacki dr. Maixner



Podnoszenie proporca klubowego przed rozpoczęciem aktu chrztu. U góry — p. konsul Maixner dokonywa tradycyjnego chrztu samolotu szampanem.

i węgierski Marchwicki, marszałek rady powiatowej dr. Skrzyński, imieniem Krakowskiego Klubu Automobilowego hr. Rostworowski, d-ca 2 płk. lotn. mjr. inż. Wereszczyński, mjr. Gilewicz, mjr. Romanowski, kpt. dr. Michalik, korpus oficerski 2 pułku lotn. i inni.

Pozatem, byli obecni: prezes Zw. Aer. Akad. J. Osiński, delegaci Klubu Pilotów Wojew. Śląskiego, wreszcie goście z Czechosłowacji, pp. piloci dr. Beren i Sediwec z Pilzna, reprezentujący czeskosłowackie lotnictwo sportowe. Czesi przybyli na klubowej maszynie „Avia".

Wokoło proporca Klubowego zgromadzili się słuchacze szkoły pilotażu. Obok, na stoliku, stoi puhar, zdobyty przez szefa pilotażu, p. Józefa Bargla, na zeszłorocznym konkursie awionetek.

Prezes Klubu, kpt. Halewski, wita zebranych zaznaczając, że wciągu roku swej działalności Klub uzyskał szereg aparatów szkolnych, hangar i uruchomił szkołę pilotów. A. A. K. cieszył się żywem poparciem społeczeństwa, a nadewszystko prasy krakowskiej. Obecnie przystępuje do uruchomienia drugiego kursu pilotażu.

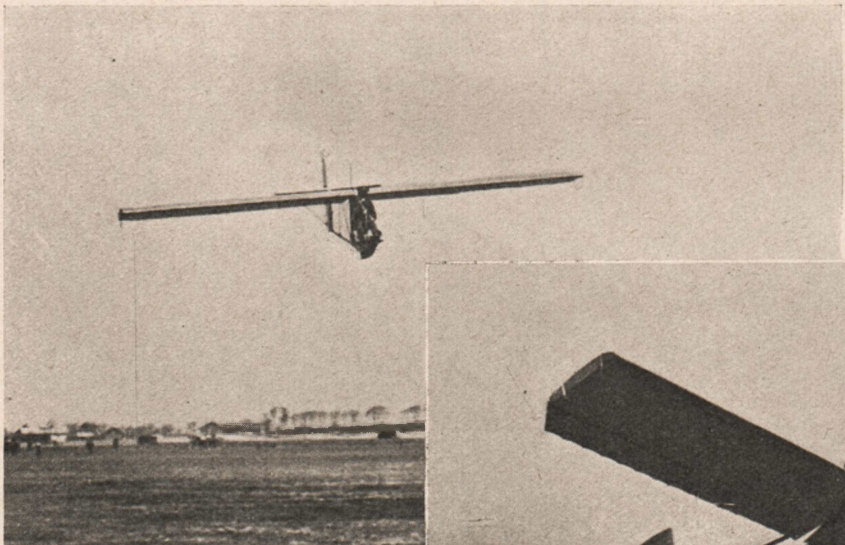
Następnie kpt. Halewski prosi rodziców chrzestnych, by zechcieli nadać aparatom imiona. Rozpoczyna się ceremoniał chrztu. O piastę śmigła ojcowie chrzestni rozbijają butelki szampana. Ceremoniał przypomina żywo chrzest okrętów. Rodzicami chrzestnymi zwycięskiej awjonetki, która otrzymuje imię „Ludmiła", są p. wojewodzina Kwaśniewska i p. konsul dr. Maixner. Trzy szkolne Hanrioty otrzymują imiona: „Marjan", jego rodzice chrzestni: p. konsulowa Maixnerowa i p. poseł Marjan Dąbrowski; „Piotr" — rodzice: p. dr-owa Piotrowska i p. Piotr hr. Rostworowski; „Dziula" — rodzice: p. dyr. Wanda Dobijowa i marszałek dr. Stefan Skrzyński. Wreszcie samolot Ansaldo otrzymuje imię „Tadeusz", a rodzicami chrzestnymi są: p. Zofja Jaroszewska i dr. Jan Lieber. Po podpisaniu „metryk chrztu" pilot Bargiel na klubowej awionetce konsrtukcji braci Działowskich dokonał szeregu ciekawych ewolucyj, a nawet akrobacyj, jak loopingi i renversement.

Wieczorem odbył się w lokalu Klubu komers na 24 osób, w którym wzięli udział, prócz Zarządu Klubu, pp. konsulowie Maixnerowie wraz z sekretarzem konsulatu czesko-słowackiego,delegacja Aeroklubu w Pilznie w osobach dr. Berena i p. Sediwca, prezes Związku A. A. p. Jerzy Osiński, delegacja Klubu Pilotów Śląskich i śląskiej prasy lotniczej z p. red. Piętą na czele. W czasie kolacji przemawiali: imieniem Związku A. A. i A. A. W. red. Osiński, imieniem gości z Czechosłowacji p. konsul Maixner i dr. Beren, imieniem Klubu Pilotów Śląskich p. red. Pięta, wreszcie imieniem A. A. K. kpt. Halewski i wiceprezes dr. K. Piotrowski.

Komers w pogodnym nastroju przeciągnął się do północy.

Z AEROKLUBU AKADEMICKIEGO WE LWOWIE

Próbne loty na szybowcu nad lotniskiem w Skniłowie. Pilotuje p. S. Grzeszczyk, prezes A. A. L.





1. — Po odczepieniu linki szybowiec planując podchodzi do lądowania.

2. — Nabieranie wysokości. Chwila przd odczepieniem przez pilota linki łączącej szybowiec z ciągnącym go samochodem.

Z OSTATNIEJ DOBY

Po locie Francuzów przez Atlantyk — Przylot do Paryża

Paryż, 17 czerwca 1929.

Już w piątek, 14 b. m., cała prasa umieściła w porannych wydaniach wiadomość, która zelektryzowała cały Paryż: Assollant, Lefévre i Lotti wylecieli, dziś w nocy mogą być na lotnisku w Le Bourget. Wiadomość była już pewna, wystartowali z Ameryki, widziano ich mniejwięcej w połowie drogi.

Nie można dziwić się poruszeniu wśród Francuzów, choć jest to już 12 przelot oceanu Atlantyckiego, czwarty przelot bez lądowania na Azorach. Ale wszakże jest to pierwszy przelot Francuzów. Od czasów katastrofy Nungessera i Coli, pierwszych lotników Francji, którzy podjęli próbę przelotu oceanu z Paryża do Nowego Jorku, lista nazwisk pilotów oceanistów nie zawiera ani jednego nazwiska Francuza. Niepowodzenie pierwszego przelotu spowodowało zakaz rządu urządzania podobnych imprez, liczne późniejsze niepowodzenia, a między innemi i próba lotników polskich, zakaz ten utrzymały w mocy. Toteż obecny przelot dokonany był wbrew zakazowi i z Ameryki a nie z Francji. Przelot był oficjalnie imprezą prywatną, zorganizowaną przez pana Lotti, który zakupił w firmie Bernard płatowiec T-190 (znany czytelnikom z opisów z okazji pobicia rekordów szybkości z wielkiem obciążeniem), naturalnie po bardzo niskiej cenie, „wypożyczył" silnik Hispano-Suiza 600 MK i wysłał całość do Ameryki, gdzie też pilot Assollant dokonał prób. Już przed paru tygodniami „L'oiseau Jaune", czyli „Kanarek", jak lotnicy ochrzcili swą maszynę, próbował przelotu, jednak po paru godzinach zawrócił z powodu złej pogody. Dopiero 13 czerwca o świcie lotnicy wystartowali z Old Orchard (plaża pod Nowym Jorkiem), kierując się w prostej linji na Hiszpanję, drogą statków oceanicznych. Te wiadomości podała prasa dopiero 14 czerwca rano. Po południu rozeszła się wieść, że lotnicy dolatują do Francji i o 20-tej będą w Bourget. Uzyskawszy dzięki uprzejmości firmy Bernard kartę wstępu na lotnisko, udałem się do Bourget. Już od Port de la Willette widać było wzmożony ruch; masy policjantów pieszych, motocyklistów i t. d. pilnowały porządku. Toż samo na lotnisku. Władze bowiem, pamiętając przylot Lindbergha, kiedy to rozbito policję, zdemolowano port lotniczy, a pilot i maszyna ledwie wyszli cało—zabezpieczają się przed wszelkiemi możliwościami. Na lotnisku narazie spokojnie, ale brak wiadomości; — właściwie są, lecz sprzeczne: to widziano ich około Azorów, to znowu są już na granicy Francji. Wśród oczekujących tłumów łatwo zrozumiałe podniecenie, szczególnie licznie zgromadzone rodziny lotników, oblężone przez tłumy reporterów, nie wiedzą co z sobą zrobić. Przedstawiciele firmy Bernard i Hispano-Suiza zdradzają niemniejsze podniecenie. Ustawiono dziesiątki aparatów i kinoaparatów, zainstalowano jupitery kinematograficzne. Korzystając jeszcze ze światła dziennego, zwiedzam lotnisko. Hangary urządzone wspaniale, maszyn masa, widać, że lotnictwo pasażerskie szeroko rozwinięte; mimo dość późnej już pory, co chwilę nadlatują z linji maszyny, budząc za każdym razem poruszenie tłumów. Tymczasem zapada wieczór. Zapalają się światła sygnałowe, obrotowe latarnie na rogach lotniska rzucają snopy światła na wszystkie strony, na polu płoną czerwone światła neonowe. Co pewien moment wielkie reflektory, przygotowane na samą chwilę lądowania, błądzą po polu, potem po niebie, jakby szukały nadlatującego samolotu. Tymczasem wieści brak. Podobno stacja w Bordeaux chwyciła sygnał samolotu w promieniu 500 km., być może więc, że są jeszcze nad oceanem, może błądzą. Wiadomości podawane przez megafon są ciągle niepewne. Wszyscy obiiczają na jak długo starczy lotnikom benzyny; z obliczeń wychodzi, że do 3-ciej rano. Godzina 23-cia, megafon zawiadamia o odejściu ostatniego „metra" i tramwaju do Paryża; mimo perspektywy sypania piechotą lub płacenia grubych pieniędzy za taxi, publiczność nie zdradza chęci rozejścia się.

Godzina 23.30 w bufecie restauracyjnym, gdzie przy winie starano się skracać sobie oczekiwanie, zjawia się urzędnik z telefonogramem. Nastaje chwila ciszy: „Lotnicy wylądowali szczęśliwie w Camillas pod Santander w Hiszpanji; termin przylotu do Bourget nieznany". Lekkie tylko oklaski powitały ogłoszenie wiadomości. Było to bądź co bądź zmniejszenie efektu przelotu. Na drugi dzień dopiero pisma podały powód wylądowania: był nim brak benzyny już po 29 godz lotu. Okazało się więc, że benzyny starczyło na czas 6 godzin krótszy jak przewidziano. Przelot, gdyby nie doskonała nawigacja Lefévre'a i nie wiatr naogół sprzyjający, mógł się bardzo łatwo skończyć katastrofą. Samolot dociągnął do brzegu i zaraz był zmuszony do lądowania. Lotnicy fakt ten przypisywali większemu obciążeniu maszyny, do której zakradł się przed odlotem młody amerykanin Schreiber, dziennikarz.

Trzeba jednak przypuszczać, że pasażer musiał być w porozumieniu z którymś z lotników, a zresztą obecność jego nie mogła w takim stopniu wpłynąć na zmniejszenie zasięgu samolotu.

Przelot ten dokonany był, w porównaniu z innemi lotami atlantyckiemi, z największą średnią szybkością—182 km/godz.

Samolot wylądował na dzikiej plaży tak, że były wielkie trudności z dostarczeniem tam paliwa i rozrusznika. Dopiero w niedzielę, 16-go rano, wystartował „Kanarek" do Santander i stamtąd, popołudniu, do Paryża. W Bourget zebrały się znowu tłumy publiczności. Policja, „gwardja narodowa" na koniach i oddziały wojsk lotniczych utrzymywały porządek. Padał deszcz, pogoda wogóle była fatalna; dopiero pod wieczór zlekka się rozjaśniło na zachodzie. Megafon zapowiada lada chwila przylot „Kanarka". Lądujące maszyny pasażerskie powodują fałszywe alarmy. Na peronie lotniska sprzedają fotografje lotników i ich płatowca oraz korkowe kanarki, śpiewające strasznemi głosami sławę swego „kolegi".

Dochodzi 21-a mrok zapada, znów płoną światła. Nagle tuż z nad hangarów wylatuje niziutko, na kilkadziesiąt metrów samolot podobny do Fokkera; chwila wahania, lecz mimo zmroku poznano natychmiast po żółtej barwie wstęgach trójkolorowych oczekiwany samolot. Zrywają się oklaski i krzyki. Samolot przelatuje parę razy nad tłumami, robi parę efektownych „amerykanów" i ląduje „po kawalersku", zatrzymując się tuż przed hangarami na drugiej stronie lotniska.

Powstało zamieszanie, policja pobiła się z publicznością w rezultacie wszyscy znaleźli się na polu i popędzili na spotkanie samolotu. Zabłysły dziesiątki ogni fotograficznych. Lotników zaniesiono na rękach do hangaru, gdzie nastąpiło powitanie oficjalne, samolot zaś tryumfalnie przyciągnięto samochodem i w otoczeniu szwadronu gwardji narodowej.

Na drugi dzień odbyło się powitanie lotników w Aeroklubie.

Inż. St. Prauss.

W połowie września r. b. — Ogólnopolski Konkurs Modeli

OGÓLNE ZGROMADZENIE SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZE L. O. P. P.

Tegoroczne ogólne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze odbyło się 8 czerwca. Miało tylko jedną sesję. O godz. 10-ej się rozpoczęło, o 2.30 tego samego dnia zakończyło. Jest to czas rekordowy. Nigdy dotychczas ogólne zgromadzenie L. O. P. P. tak krótko nie trwało.

Porządek dzienny obejmował: sprawozdanie władz naczelnych L. O. P. P. za rok 1928, wnioski Zarządu Gł. i Komitetów, oraz uzupełniające wybory do Zarządu Gł., Rady Gł. i Gł. Komisji Rewizyjnej.

Sprawozdanie referowali: prezes Zarządu Gł. p. min. Eberhardt oraz v-prezesi pp. inż. St. Rudziński i dr. Zenon Martynowicz.

Dyskusja trwała krótko i zakończyła się przyjęciem sprawozdania i udzieleniem władzom naczelnym L.O P.P. absolutorjum przez aklamację.

Przyjęto drobne, natury formalnej, poprawki statutowe, obniżające quorum dla zarządów komitetów wojewódzkich. Stwierdzono, pozatem, jednogłośną uchwałą, ważność ukończenia budowy szkoły w zamierzonym czasie i raz jeszcze Ogólne Zgromadzenie zaapelowało do placówek L. O. P. P. i całego społeczeństwa, aby bardziej intensywnie poparły loterję na budowę szkoły.

Wybory uzupełniające dały następujące wyniki:

Do Zarządu Gł. wybrani zostali na miejsce 5-ciu członków wylosowanych pp.: inż. Eugenjusz Berger, v-min. J. Eberhardt, ppłk. K. Moniuszko i dyr. St. de Rosenwerth—wszyscy ponownie, oraz ppłk. Jasiński, dca Wojsk. Szkoły Gazowej.

Do Rady Gł. na miejsce wylosowanych powołan zostali pp.: inż. W. Bieniecki, gen. E de Henning Michaelis, dr. A. Mogilnicki, gen. Piskor, dyr. S. Płużański, gen. Rouppert oraz dr. K. Vacqueret.

Na zastępców członków Rady pp.: inż. Bąkowski, inż. Czochralski oraz inż. Gąsowski.

Główna Komisja Rewizyjna wybrana została w składzie następującym: pp. dyr. B. Gepner, dyr. A. Pawlikowski, inż. Z. Przybyszewski, prof. I. Radziszewski i pułk. A. Wańkowicz. Zastępcy: pp. Jaworski i dyr. Sułowski.

Obradom przewodniczył p. wojew. Wł. Sołtan.

—o—

Nowy Zarząd Gł. ukonstytuował się w sposób następujący: prezes—p. inż. J. Eberhardt; wiceprezesi—pp. dr. Z. Martynowicz, płk. L. Rayski i inż. St. Rudziński; sekretarz — p. kpt. J. Misiński; skarbnik — p. prof. M. Huber; członkowie: pp. inż. Z. Arnd, inż. E. Berger, rejent F. Falkiewicz, ppłk. S. Jasiński, ppłk. K. Moniuszko, prof. G. Mokrzycki, dyr. St. de Rosenwerth, prof. Cz. Witoszyński i płk. B. Zakliński.

ZAGADNIENIA i SPORY

Kilka słów odpowiedzi na artykuł „W sprawie badań lotniczo-lekarskich"

Zamieszczając lojalnie poniższą odpowiedź C. B. L. L., zmuszeni jesteśmy jednak zaznaczyć, że twierdzenie autora, jakoby Centrum od początku uwzględniało potrzeby A. A. wydaje nam się być nieścisłem. W następnym numerze to uzasadnimy. Zresztą mieć to będzie znaczenie formalne, gdyż już obecnie między Centrum i Aeroklubami obopólne zrozumienie i współpraca istnieją.

Redokcja

Po przeczytaniu artykułu nie można nie zgodzić się z zasadniczą myślą autora, że przy badaniu kandydatów do cywilnych szkół pilotów i do Aeroklubów Akademickich winne być stawiane inne wymagania, czyli mniejsze, niż przy badaniu kandydatów na pilotów wojskowych.

Mylnie jednak poinformowano p. W. R., że Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich tej zasady nie przestrzega i, że „kwalifikuje kandydatów jedynie na pilotów, zdatnych do służby wojskowej, a o innych, np. sportowych czy turystycznych, *wogóle słyszeć nie chce*".

Tak nie jest. Świadczy o tem chociażby fakt, że przy badaniach kandydatów cywilnych, kwalifikacja na pilotów była dwojakiego rodzaju: 1) zdolni jako piloci bez zastrzeżeń, czyli zdolni również na pilotów wojskowych; 2) zdolni tylko jako piloci sportowi. Do tej drugiej kategorji należeli właśnie ci, u których przy badaniu zostały wykryte pewne wady, dyskwalifikujące w myśl przepisów do służby wojskowej w powietrzu, zezwalające jednak na pilotaż sportowy. Do trzeciej grupy — zupełnie niezdolni do pilotowania, zaliczeni byli ci, u których przy badaniu stwierdzone były wady i defekty znaczniejsze, nie zezwalające nawet na pilotaż sportowy.

Dyskusja na temat, czy i jakie wady w tym wypadku uważać należy za dyskwalifikujące, może być prowadzona z osobami kompetentnemi w rzeczowem lekarskiem zrozumieniu tych wad. Nie wiem, czy p. W. R. zna się na medycynie, interpretacja bowiem poruszonych w artykule kwestyj fachowo-lekarskich nie wskazuje na to. Nie będę poruszał wszystkich tych kwestyj, bo to zajęłoby zbyt wiele miejsca. Postaram się zadość uczynić ciekawości autora co do niektórych. A więc wyjaśnić muszę, że napewno nie zawsze „wzrok krótki, korygowany szkłami jest tak samo pewny, jak najlepszy wzrok normalny"; wady refrakcji bowiem bardzo często pociągają za sobą inne wady — jak np. niedomogę mięśni ocznych, wady w ocenianiu odległości, widzenia stereoskopowego— co przy pilotowaniu przecież odgrywa bardzo poważną rolę, zwłaszcza przy lądowaniu.

Tak samo nikt z lekarzy, a śmiem twierdzić, że pilotów również, nie zgodzi się z twierdzeniem autora, że dobry słuch nie jest potrzebny pilotowi, „bo mu i tak nie pomoże wobec huku motoru".

Co się tyczy cyfr statystycznych przytoczonych przez autora, to nie mówią one jeszcze o ogólnej procentowej zdolności młodzieży akademickiej do pilotowania, ponieważ wzięte są z kilku dni badań. O tem można będzie mówić dopiero po ukończeniu wszystkich badań w tym roku.

Dotychczas zbadano kandydatów cywilnych 205. Z tej liczby do Aeroklubów Akademickich zbadano 151, przyczem zakwalifikowano jako zdolnych do pilotowania 107, czyli około 72% — jaki procent zdolności wykażą następni kandydaci — dowiemy się w bliskiej przyszłości.

Nie mogę odpowiedzieć na pytanie, co jest niebezpieczniejsze i co wymaga lepszego zdrowia — pilotaż, czy prowadzenie samochodu lub motocyklu? Nie brałem udziału w wyścigach i konkursach samochodowych i motocyklowych, zaskoczony jestem jednak cyfrą. Czy naprawdę 99% ludzi może prowadzić samochody i motocykle, *gwarantując zupełne bezpieczeństwo* i czy wszyscy mogą brać udział w konkursach i wyścigach?

Wracając do dyskusji związanej z pracą C. B. L. L uważam, że wysnuwanie zbyt pośpiesznych wniosków co do czynności C. B. L. L. przez osoby zainteresowane i nie dość kompetentne w rzeczowem omawianiu zagadnień lekarskich nie może służyć do wyświetlenia sprawy. Wzajemne zrozumienie się i zbliżenie osób zainteresowanych, a więc kandydatów i personelu już latającego do C.B.L.L. nastąpić musi — w to nie wątpię — i nastąpi wówczas, kiedy na podstawie ścisłych danych statystycznych C. B. L. L. wykaże słuszność swych założeń, które mają za cel jedyny rozwój i wzmocnienie naszego lotnictwa, a tem samem siły obronnej państwa.

Dr. J. Leoszko, kpt.-pilot.

KRONIKA POLSKA

Polski pomysł wykorzystany we Francji. Breguet wypuścił ostatnio samolot wojskowy, odbiegający całkowicie swą konstrukcją od dotychczasowych jego samolotów. Zdaniem francuskiej prasy lotniczej (patrz art. w n-rze 411 i 413 „Les Ailes") samolot ten stanowi rewolucję we francuskich konstrukcjach płatowców. Konstrukcja tego samolotu polega na tem, że kadłub jego składa się z jednego dźwigara stalowego, na którym montuje się odpowiednią karoserję, zależnie od przeznaczenia samolotu.

Rozwiązanie to zrodziło się w Polsce już przed dwu laty, bo w roku 1927, stanowi ono mianowicie główny rys charakterystyczny awjonetki P. W. S. 3, konstrukcji inż. Cywińskiego. Oryginalny ten pomysł, opatentowany, ze względu na duże koszty, jedynie w Polsce, został zaczerpnięty przez konstruktorów francuskich i uważany jest przez opinję fachowców za doniosły krok w dziedzinie lotniczych konstrukcyj, zwłaszcza dla budowy seryjnej.

Fakt polskiego pochodzenia tej konstrukcji stwierdza wywiad dziennikarza czasopisma „Les Ailes" ze znanym lotnikiem francuskim Thoret'em, zamieszczony w N-rze 413 tego pisma.

Polacy na zawodach w Vincennes. W tegorocznem święcie lotnictwa francuskiego w Vincennes, które miało wyjątkowo uroczysty charakter, wzięła udział w charakterze gości eskadra polska w składzie 3 samolotów typu Potez 25, wykonanych całkowicie w kraju.

Kierownikiem ekipy polskiej był szef Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa ppłk. pil. Szandorowski. Załogi płatowców stanowili: 1) ppułk. pil. Szandorowski i por. Maciejowski, 2) kpt. pil. Malik i kpt. obserw. Przedborski, oraz 3) por. pil. Werpachowski i por. obserw. Kultza.

Marszruta eskadry polskiej prowadziła z Warszawy przez Kraków—Pragę—Strassburg do Paryża.

Start eskadry z Warszawy nastąpił dnia 17 maja o godz. 4 rano. Ciężkie warunki atmosferyczne, deszcz, mgła i gęste, niskie chmury, uniemożliwiające lot ponad górami, zmusiły lotników do zatrzymania się w pierwszym dniu w Krakowie. Przelot do Pragi, pomimo ciężkich nadal warunków atmosferycznych, nastąpił w dniu 18 maja Kontynuowanie lotu w dniu 19 maja było niemożliwością, ze względu na to, że pogoda stała się jeszcze gorsza. Dopiero 20 maja, gdy mgła się nieco rozeszła, wystartowali nasi lotnicy w dalszą drogę i przybyli około 2-ej popołudniu do Paryża na początek drugiego dnia zawodów. Przybycie lotników polskich, którzy nie ulękli się żadnych przeszkód, wywarło duży entuzjazm. Po przedstawieniu się francuskim władzom lotniczym, lotnicy nasi podziwiali brawurowe popisy lotnictwa francuskiego, w których brało udział około 300 samolotów. Zawodom przyglądały się blisko 300-tysięczne tłumy widzów.

Po skończonych zawodach odbył się szereg przyjęć i bankietów, urządzonych przez francuskie władze lotnicze.

Oprócz Polaków, którzy przyjęci byli przez gospodarzy bardzo serdecznie i gościnnie, w święcie francuskiem wzięli udział, jako goście, lotnicy portugalscy, jeden lotnik włoski, oraz bawiący już od tygodnia w Paryżu lotnicy czescy.

Po szeregu uroczystości, eskadra polska wystartowała w dniu 27 maja w drogę powrotną, składając po drodze wizytę w jednym z francuskich pułków lotniczych, stacjonującym w Metzu, oraz zabawiwszy 1 dzień w Pradze Czeskiej.

Przed lotem Idzikowskiego i Kubali. Jak się dowiadujemy w Departamencie Aeronautyki, budowa samolotu Amiot S. E. C. M., przeznaczonego do lotu przez Atlantyk dla majorów Idzikowskiego i Kubali, została już ukończona.

Samolot zaopatrzony jest w silnik Lorraine 650 KM. Płatowiec został przewieziony z fabryki w Colombes na lotnisko w Villacoublay, celem przeprowadzenia przez naszych lotników prób w locie. W czasie jednej z nich, w silniku, p r z e z n a c z o n y m d o p r ó b, wytopiły się 3 panewki, wskutek zatkania przewodów oliwnych. Silnik ten służył do raidu w roku ubiegłym, a po wyremontowaniu go przez fabrykę Lorraine, został wbudowany w płatowiec celem przeprowadzenia prób i umożliwienia treningu załodze płatowca. Obecnie silnik został ponownie naprawiony i wbudowany na płatowiec. Definitywny odbiór samolotu nastąpi w dniach najbliższych. Silnik Lorraine 650 KM. przeznaczony do raidu został ostatecznie odebrany dnia 4 kwietnia b. r. Zostanie on wbudowany na płatowiec po ukończeniu treningu.

W powodzi fałszywych wiadomości, podawanych o locie przez pisma codzienne, kilkakrotnie pisano o zmianie nazwy samolotu mjr. Idzikowskiego i Kubali na „Puławski". Pogłoski te nie odpowiadają prawdzie. Wobec faktu, że na usilną prośbę Komitetu Wykonawczego, organizującego lot transatlantycki mjr. Idzikowskiego i Kubali, Marszałek Piłsudski w roku ubiegłym wyraził zgodę na nazwanie ich samolotu swojem imieniem, nazwa ta zostanie i w roku bieżącym utrzymana.

Lot transatlantycki Klisza i Kowalczyka. Drugi polski lot transatlantycki, kpt. Kowalczyka i Klisza, budzi w świecie lotniczym, oraz w całem społeczeństwie polskiem, nie mniejsze zainteresowanie, niż lot mjr. Idzikowskiego i Kubali. Nic dziwnego: i tu wszak wchodzi w grę ambicja narodowa i tu pomyślne dokonanie raidu rozsławić może imię Polski na cały świat. Intensywnym przygotowaniom do raidu, którego termin jest już zapewne bliski, choć i dla samej załogi do ostatniej chwili nieznany, prasa polska poświęca sporo miejsca.

Z równem zainteresowaniem przygotowania te śledzi prasa włoska. Niedawno ukazał się w Medjolańskim dzienniku „Corriere della Sera" długi artykuł p. t. „Włoskie skrzydła załogi polskiej przygotowującej się do lotu z Medjolanu do Chicago", omawiający obszernie plany i prace naszych lotników.

Prezes Komitetu Wykonawczego lotu pilotów Klisza i Kowalczyka przez Atlantyk, p. Adamkiewicz z Chicago, został przyjęty przez Szefa Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. Pułk. Rayski, w godzinnej blisko rozmowie, wyjaśnił stanowisko swoje, jako Szefa Departamentu, w stosunku do lotu kpt. Kowalczyka i Klisza.

Stanowisko to bynajmniej nie jest nieprzychylne, a jedynie ze względu na okoliczności i poprzednie projekty lotu — które uległy zresztą obecnie licznym zmianom i modyfikacjom — pułk. Rayski zastrzegł w swoim czasie, że lot ten uważa za imprezę zupełnie prywatną,

nie dając mu charakteru przedsięwzięcia, zaprojektowanego przez lotnictwo wojskowe, jako takie.

P. pułk. Rayski złożył jednocześnie na ręce p. Adamkiewicza serdeczne życzenia powodzenia dla pilotów Kowalczyka i Klisza.

Nie mniej serdecznie życzy śmiałym lotnikom cała Polska.

Lot Małej Ententy i Polski. W tegorocznym locie Małej Ententy i Polski, który urządza tym razem Aeroklub Królestwa Rumunji, Polska, na usilne nalegania organizatorów i wbrew pierwotnym zamierzeniom Departamentu Aeronautyki, udział weźmie.

Barwy polskie w zawodach tych reprezentować będą następujący lotnicy: kpt. pil. Długoszewski Jerzy, por. pil. Więckowski Edward, chor. pil. Szurlej Bolesław—z 1 pułku lotniczego, kpt. pil. Pamuła Leopold — z 4 pułku lotniczego i kpt. Fabian — z 6 pułku lotniczego. Komisarzem sportowym ze strony Polski będzie mjr. pil. Makowski Wacław.

Zawody rozegrane będą zgodnie z regulaminami i statutami F. A. I. i Komisji Sportowej Aeroklubu Królestwa Rumunji, we wrześniu i obejmą:

a) próby szybkości na bazie 6-kilometrowej, przyczem minimalna szybkość wynieść powinna 220 km/godz. Maksymalna ilość punktów osiągalnych — 10;

b) przelot na trasie: Bukareszt — Jassy — Lwów— Warszawa—Kraków — Praga— Brno—Zagrzeb—Belgrad— Bukareszt, długość 3.111,728 km., z obowiązkowem lądowaniem na każdem z wymienionych lotnisk i całonocnym postojem w Pradze. Maksymalna ilość punktów osiągalnych w szybkości średniej na tym dystansie — 30. Lot ten odbędzie się w dniach 20 i 21 września;

c) próbę lotu na wysokość w ciągu 11 minut. Maksymalna ilość punktów—10.

Regulamin lotów został tak ułożony, że wielką rolę przy obliczaniu punktów odgrywać będzie sprawność techniczna samolotów.

Ze względu na nieprzygotowanie Polski do inowacji, jaką stanowi dopuszczenie do zawodów wyłącznie płatowców jednomiejscowych, nie należy oczekiwać bardzo dodatnich dla nas wyników w tegorocznym locie. Eskadra polska składać się będzie z 6 jednoosobowych samolotów myśliwskich typu Spad 61, budowanych z licencji w wytwórniach krajowych i zaopatrzonych w 450-konne silniki Lorraine-Dietrich, również polskiego wyrobu. Płatowce te nie są już ostatnią zdobyczą lotniczej techniki konstrukcyjnej, nie będą więc stanowić groźnej konkurencji dla lotników Małej Ententy.

Aeroklub R. P., w porozumieniu z Departamentem Aeronautyki M.S.Wojsk., jedynie dlatego postanowił wziąć udział w zawodach, aby utrzymać tradycję tej sportowej imprezy.

W roku 1930 organizacją Lotu Małej Ententy i Polski zajmie się, prawdopodobnie, Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Otwarcie linji powietrznej Poznań—Katowice. W dniu 27 maja odbyło się otwarcie linji komunikacji powietrznej Poznań—Katowice, uruchomionej na płatowcach Junkersa przez Linje Lotnicze „Lot". W pierwszym locie wziął udział Prymas Polski, J. Em. ks. kardynał Dr. Hlond, który, w towarzystwie swego kapelana, ks. Męglewskiego, udał się drogą powietrzną z Poznania przez Katowice, Wiedeń i Wenecję do Rzymu. W poznańskim porcie lotniczym powitał dostojnego gościa przedstawiciel Zarządu Linij Lotniczych „Lot", inż. Krzyczkowski.

Pierwszy lot z Poznania do Katowic trwał 2 godz 25 minut.

J. Em. ks. kardynał Prymas Hlond, po przybyciu do Katowic, wyraził wielkie zadowolenie z odbytego lotu i, dziękując pilotowi za spokojny i pewny lot, oświadczył, iż nadal stale będzie się posługiwał samolotem.

Linja Poznań—Katowice cieszy się dużą frekwencją, łączy ona bowiem centrum przemysłowe Polski z Poznaniem. Znaczenie tej linji, zwłaszcza w okresie Powszechnej Wystawy Krajowej, jest duże i niewątpliwie odda ona wielkie usługi, przedewszystkiem przedstawicielom sfer przemysłowych i handlowych. Cena przelotu z Katowic do Poznania wynosi 67 złotych. Samolot z Katowic do Poznania odlatuje o godz. 8 rano, z Poznania zaś do Katowic—o godz. 16 min. 15.



Fotografja przedstawia chwilę przed odlotem samolotu (P-PALO; z portu lotniczego w Poznaniu. Od lewej stoją: Zawiadowca portu lotniczego pilot Kortylewski, Inż. Rybicki, Kierownik Ruchu Lewicki, Ks. kanonik Rutkowski, Kierownik Oddz. Poznańskiego „Lotu" Smólski, ks. infułat Kłos, kapelan ks. Prymasa Ks. Mędlewski, J. Em. Ks. Kardynał Prymas Dr. Hlond, Kierownik techniczny L. L. Lot inż. Krzyczkowski, Ks. Biskup Radoński, Ks. Biskup Dymek, Ks. Kanonik Zborowski, Ks. Infułat Adamski, Ks. Kanonik Ruciński, Prezes pozn. Dyr. Kol. Państw. Inż. Ruciński.

Otwarcie linji Poznań—Bydgoszcz—Gdańsk. Sieć polskiej komunikacji lotniczej rozszerza się coraz bardziej. Oprócz otwartej w końcu maja nowej linji Poznań—Katowice i powiększenia odniedawna ruchu na szlakach Warszawa—Poznań i Warszawa—Katowice z 2 do 4 przelotów dziennie, dnia 1 czerwca nastąpiło uroczyste otwarcie zapowiadanej już dawniej linji Poznań— Bydgoszcz—Gdańsk. Do uruchomienia tej linji przyczynił się w dużej mierze magistrat miasta Bydgoszczy, który, w zrozumieniu doniosłości istnienia połączenia tego miasta drogą powietrzną z Poznaniem i Gdańskiem, zakupił w Linjach Lotniczych „Lot" dwa udziały za sumę 160 tysięcy złotych.

Na linji tej kursują Junkersy.

Przelot z Bydgoszczy do Poznania kosztuje 28 zł., a z Bydgoszczy do Gdańska — 36 zł.

Odlot samolotu z Gdańska następuje o godz. 8 min. 15 rano, przylot do Bydgoszczy — o godz. 9 min. 30. Odlot z Bydgoszczy — o godz. 10, przylot do Poznania— o godz. 11 rano.

W powrotnym kierunku odlot z Poznania następuje o godz. 16, przylot do Bydgoszczy — o godz. 17, odlot z Bydgoszczy o godz. 17 min. 30, przylot do Gdańska o godz. 18 min. 45.

Biuro Linij Lotniczych „Lot" w Bydgoszczy mieści się na lotnisku (Tel. 19-19).

Sprawność lotnictwa komunikacyjnego. Po przybyciu w dn. 28 maja b. r. samolotu Linij Lotniczych „Lot" z Poznania do Warszawy, który — jak zwykle — przyszedł z pełną obsadą pasażerów, zgłosił się u Kierownika Ruchu warszawskiego portu lotniczego prof. Kazuro ze swą żoną i p. Zilbersztajnową, którzy obyli lot z Poznania i, wręczając czek na zł. 500, oświadczyli, iż składają tę ofiarę w dowód uznania i wdzięczności za znakomite funkcjonowanie polskich linij lotniczych.

Zarząd L. L. „Lot" ofiarę tę przeznaczył na założenie bibljoteki dla pracowników polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Pomnik lotników. W dniu 28 maja odbyło się w sali rady miejskiej pod przewodnictwem p. min. Prystora zebranie komitetu głównego budowy pomnika lotników, w którym biorą udział m. in. pp. marsz. Szymański, min. Prystor, v. min. Konarzewski, pos. Dąbski (przew. kom. wyk.), min. Eberhardt, mec. Lednicki, pułk. Rayski, nacz. Filipowicz, prez. Słomiński i b. sen. Baliński.

Sprawozdania składali pp. pos. Dąbski (ogólne), mec. Lednicki i mjr. Zajączkowski (finansowe), min. Eberhardt (sekcji techn.) oraz pułk. Beaurain (kom. rew.), podnosząc szczególną pracę w komitecie pp. v-min. Konarzewskiego, v-min. Eberhardta i por. Piątkowskiego—„spiritus movens" komitetu.

W chwili obecnej wykonywany jest odlew z bronzu oraz podstawa pomnika, wysokości 8 m.

Dotychczas komitet zebrał stokilkanaście tysięcy zł., z czego większą część stanowią ofiary społeczeństwa. Ogólny koszt budowy pomnika wyniesie przeszło 300 tys. zł. Komitet apeluje w dalszym ciągu do ofiarności społecznej, która niewątpliwie wesprze tak piękny cel, jak uczczenie pamięci powietrznych obrońców Polski.

Z DZIAŁALNOŚCI L. O. P. P.

Nowy Zarząd Komitetu Stołecznego L. O. P. P. Po wyborach uzupełniających, które odbyły się w maju r. b. na ogólnem zgromadzeniu, Zarząd Komitetu Stołecznego L.O.P.P. ukonstytuował się w następującym składzie: p r e z e s: wojewoda Wł. Jaroszewicz, v-p r e z e s i: radca St. Floryanowicz i dr. W. Rydzykowski, s k a r b n i k: p. Wł. Topczewski, prezes Okr. Warsz. Zw. Ofic. Rezerwy., s e k r e t a r z: naczelnik K. Szmidt, c z ł o n k o w i e: pp. prof. C. Witoszyński, inż. S. Rudziński, T. Illinicz-Zaydel, W. Feist, inż. A. Mirowski, dr. R. Hoffman, komisarz H. Komar. Delegatami na Ogólne Zgromadzenie L.O.P.P. pozostali pp.: v-prezes Floryanowicz i naczelnik K. Szmidt.

Budowa szkoły pilotów L. O. P. P. Zbiórka na cele budowy szkoły pilotów L.O.P.P. pod Radomiem dała dotychczas niewiele ponad 100 tys- zł. Do osiągnięcia tej sumy przyczynili się głównie obok Komitetu Kieleckiego, który kieruje akcją zbiórki, Komitety: Warszawski Kolejowy i Poznański.

Na jesieni r. b. ma stanąć gmach. W zimie przeprowadzone będą urządzenia wewnętrzne, na wiosnę szkoła będzie otwarta.

Będzie, o ile ofiarność społeczna dopisze.

Mareczki na budowę szkoły obrony przeciwgazowej ludności cywilnej. W r. b. Komitet Stołeczny L. O. P. P. przystąpił do realizacji wielkiego dzieła Ligi, a mianowicie budowy szkoły obrony przeciwgazowej dla ludności cywilnej.

Teren na Żoliborzu już uzyskano i na nim wzniesiony będzie gmach szkoły kosztem półtora miljona złotych.

Roboty będą prowadzone tak szybko, aby już na jesieni budynek mógł być wyprowadzony pod dach.

Budowa szkoły jest sprawą palącą wobec konieczności szkolenia ludności cywilnej w obronie przeciwgazowej zarówno indywidualnej, jak i zbiorowej.

Im szybciej wzniesiona będzie szkoła na Żoliborzu, tem większą będzie gwarancja bezpieczeństwa na wypadek ataku gazowego na miasto.

Koszt budowy gmachu jest poważny i pokryty zostanie całkowicie przez L. O. P. P.

Aby zebrać konieczne fundusze, Komitet Stołeczny L. O. P. P. odwołuje się do ofiarności zarówno swych członków, jak i szerokich warstw społeczeństwa. Zorganizowana będzie w domach sprzedaż mareczek na rzecz budowy szkoły obrony przeciwgazowej, które dołączone będą do kwitów za komorne, Cena tych mareczek 10, 20, 50 groszy i 1 zł. jest tak niawielką, iż nie przekracza niczyjej prawie możności płatniczej.

WIEŚCI Z KLUBÓW

Klub Pilotów Wojew. Śląskiego, jak to donosiliśmy już w poprzednim numerze, zorganizował, na wzór A. A., praktyczne szkolenie swych członków w pilotażu.

W dniu 25 maja r. b. nastąpiło uroczyste otwarcie 1-go kursu Szkoły Lotniczej K. P. W. S. oraz poświęcenie samolotów Klubu. W uroczystości wzięły udział miejscowe władze cywilne i wojskowe, reprentanci sfer przemysłowych G. Śląska oraz liczna publiczność.

Rozpoczęcie wykładów w Aeroklubie Lubelskim. Nowozorganizowany w Lublinie „Aeroklub Lubelski" (dawne Koło Lotnicze przy Zakładach Plage i Laśkiewicz) otwiera również szkołę lotniczą. Wykłady na kursie teoretycznym szkoły rozpoczęły się w dniu 22 maja b. r. i odbywają się w Gimnazjum Państwowem im. Hetm. Zamojskiego trzy razy dziennie po 2 godziny. Na wykłady te, oprócz uczniów, przyjętych na kurs pilotażu, mają prawo uczęszczać za specjalną opłatą wszyscy interesujący się lotnictwem. Opłata ta wynosi za cały kurs 10 zł., dla członków L.O.P.P.—5 zł.

Sekretarjat Aeroklubu Lubelskiego mieści się w lokalu biura Zarządu Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. przy ul. Powiatowej 1.

Wielkopolski Klub Lotników. Przed miesiącem odbyło się w Poznaniu ogólne zgromadzenie Związku Lotników Polskich, na którem postanowiono zmienić dotychczasową nazwę „Związku Lotników Polskich" na „Wielkopolski Klub Lotników", przechodząc temsamem do rodziny klubów lotniczych. W. K. L. zamierza skoncentrować swe wysiłki w kierunku zapewnienia swoim członkom-pilotom treningu. Pozatem, będzie on szkolił członków nadzwyczajnych.

Obecne władze klubu tworzy prawie w całości ostatni zarząd Z. L. P. Prezesem W. K. L. jest por. rez. pil. Cz. Wawrzyniak, sekretarzem — pilot E. Hołodyński, skarbnikiem—pil. E. Otomański, członkami—piloci: Szwencer i Łączny. Rada Nadzorcza składa się z pp: W. Szymańskiego, W. Czysza i A. Zielichowskiego. Sąd klubowy tworzą pp.: inż. konstr. R. Bartel, red. B. Ostrowski oraz J. Malicki.

Powzięte na pierwszem zgromadzeniu W. K. L. rezolucje głoszą m. in.:

„Wielkopolski Klub Lotników z ruchem zawodowym niema nic wspólnego; w myśl statutu, naczelną zasadą działalności jego jest praktyczne i teoretyczne kształcenie członków, oraz wytworzenie koleżeńskich węzłów wśród lotników polskich.

Ponieważ naczelną zasadą pilota rezerwy powinno być staranie się o utrzymanie swego poziomu wyszkolenia lotniczego, conajmniej na wysokości uzyskanej w czasie służby wojskowej, członkowie Wielkopolskiego Klubu Lotników wzywają Zarząd, by wyczerpał wszystkie możliwe środki, celem stworzenia Sekcji Treningowej, która mogłaby być połączona ze szkoleniem członków nadzwyczajnych.

W. K. L. wzywa wszystkich lotników rezerwy w Polsce do organizowania się w centrach lotniczych w kluby o charakterze treningu sportowo-lotniczego, na zasadach statutu Wielkopolskiego Klubu Lotników.

W. K. L. wzywa wszystkich swych członków, by w miejscach swego urzędowania lub stałego pobytu zapisali się na członków L.O.P.P., a Ligę do jaknajwydatniejszego popierania klubów".

Nowemu klubowi należy życzyć jaknajwięcej powodzenia w pracy.

OSOBISTE

Popularni konstruktorzy z Sekcji Lotniczej S. P. W., pp. Stanisław Rogalski i Stanisław Wigura, uzyskali na Polit. Warsz. dyplomy inżynierów.



NOWOŚCI TECHNICZNE

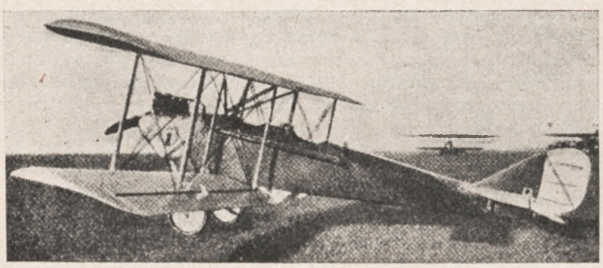
Cant 26. Wzorując się na rozpowszechnionych typach maszyn sportowych angielskich, „De Havilland Moth" i „Avro-Avian", fabryka Cantiere Navale Triestino wypuściła nowy dwumiejscowy dwupłatowiec turystyczny.

Samolot ten posiada skrzydła o jednostajnej szerokości, konstrukcji drewnianej, kryte płótnem. W komorze płatowej znajdują się 2 stójki stalowe połączone wiązaniami krzyżowemi. Dolny płat łączy się wprost z kadłubem, górny mocuje się do baldachimu, który mieści w sobie zbiornik paliwa na $4^1/_2$ godziny lotu. Skrzydła dają się składać w podobny sposób, jak u „Moth'a".

Kadłub wykonano jako szkielet drewniany, kryty sklejką. Na stalowem łożu, z rur spawanych, umieszczono 4-rocylindrowy, szeregowy, chłodzony powietrzem silnik o mocy 80 KM.

Stateczniki wykazują typową konstrukcję drewnianą, krytą sklejką; stery są ze spawanych rur stalowych, obciągnięte płótnem.

Podwozie jest klasycznej budowy, z amortyzacją w przedniej goleni.



Cechy charakterystyczne:

Silnik A. D. C. Cirrus	80 KM.
Rozpiętość	10,00 m.
Długość	7,00 m.
Powierzchnia nośna	26,2 m^2.
Ciężar własny	370 kg.
„ użyteczny	280 „
Szybkość max.	150 km/godz.
„ lądowania	62 „
Pułap	5000 m.

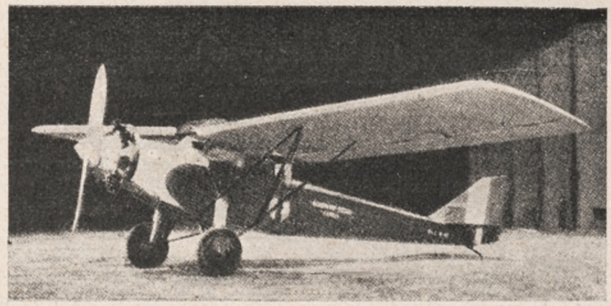
Romeo Ro 5. Jest to dwumiejscowy jednopłat sportowy, mogący równocześnie służyć do szkolenia.

Dwudzielne skrzydło o stałej szerokości łączy się z kadłubem za pośrednictwem baldachimu i pary zastrzałów w kształcie litery „N". Skrzydło wykazuje konstrukcję mieszaną: dźwigary drewniane, żeberka z rurek duraluminjowych, pokrycie płócienne Po wyjęciu 4-ch bolców skrzydło daje się złożyć wzdłuż kadłuba.

Kadłub ze spawanych rur stalowych, kryty płótnem posiada kształt prostokątny. Na koźle z rur stalowych spawanych, znajduje się 7-mio cylindrowy silnik gwiazdowy. Zbiornik na benzynę znajduje się w baldachimie; zbiornik oliwy — w kadłubie, za przegrodą ogniową.

Stery i stateczniki konstrukcji drewnianej, kryte płótnem.

Samolot ten posiada podwozie bezosiowe. Dolne dwie golenie w kształcie litery „V" łączą się przegubowo z dolną krawędzią kadłuba; pionowa goleń, resorująca, dochodzi do przedniego zastrzału, który w tem miejscu jest podparty z pomocą dwóch rur, wychodzących z górnej krawędzi kadłuba.

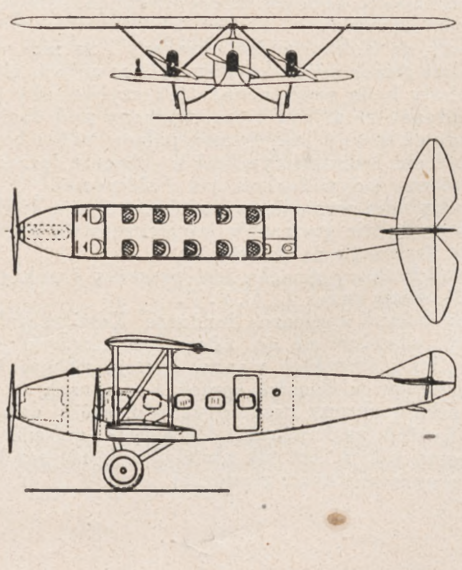


Cechy charakterystyczne:

Silnik „Walter"	85 KM.
Rozpiętość	11,08 m.
Długość	6,94 m.
Powierznia nośna	18,0 m^2.
Ciężar własny	420 kg.
„ użyteczny	280 „
Szybkość max.	175 km/godz.
„ lądowania	65 „
Pułap	4000 m.

Cant 23. Jest to trzymotorowa komunikacyjna maszyna fabryki Cantiere Navale Triestino.

Płat górny łączy się za pośrednictwem pionowego stojaka z kadłubem. Komora płatowa nie posiada wiązań krzyżowych. Połączenie między dolnym i górnym



płatem stanowią dwie pary zastrzałów w kształcie litery „N", wykonane z rur stalowych, spawanych.

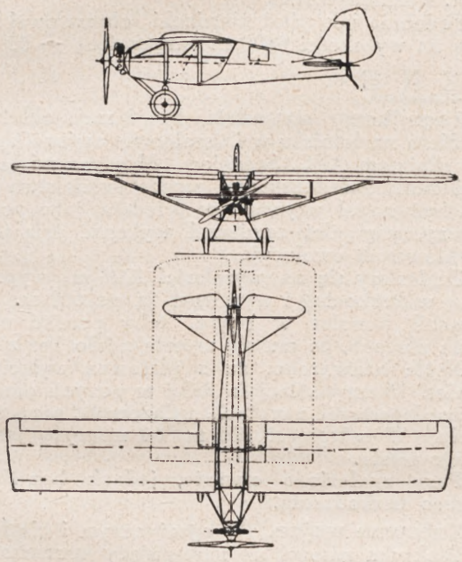
Kadłub o przekroju prostokątnym, z zaokrąglonemi rogami, jest konstrukcji metalowej, duraluminjowej. Posiada 2 miejsca dla obsługi oraz 10 miejsc dla pasażerów. W przodzie kadłuba wbudowano silnik, chłodzony wodą. Dwa drugie silniki znajdują się w specjalnych gondolach nad dolnym płatem.

Płatowiec posiada bezosiowe podwozie, o bardzo dużym rozstawie kół; goleń amortyzująca łączy się z dolnem skrzydłem w miejscu ułożenia bocznej gondoli motorowej.

Cechy charakterystyczne:

Silnik: Isotta Froschini 3×250	750 KM.
Rozpiętość	21,00 m.
Długość	14,00 m.
Powierzchnia nośna	91,6 m².
Ciężar własny	2780 kg.
„ użyteczny	1800 „
„ w locie	4580 kg.
Szybkość max.	200 km/godz.
„ handlowa	145 „
„ lądowania	95 „
Pułap	5000 m.

Breda 15. Soc. Italjano Ernesto Breda w Medjolanie wypuściła jednopłat z zastrzałami dla celów sportowo-turystycznych. Płatowiec ten wykonano jako limuzynę z zupełnie oszkloną kabiną.



Skrzydło dwudzielne łączy się z pomocą zastrzałów i baldachimu z kadłubem. W płaszczyźnie zastrzałów mamy wiązanie z linek stalowych. Dla celów transportowych skrzydło posiada możność składania się wzdłuż kadłuba.

Długie wąskie lotki są napędzane z pomocą mechanizmu drążkowego.

Zbiornik baldachimowy zawiera benzynę. Konstrukcja płatowca przewiduje zastosowanie silników gwiazdowych

Stery wysokości są normalnej konstrukcji, ster kierunkowy jest odciążony.

Podwozie wykazuje typ klasycznej budowy z ciągłą osią i amortyzacją w tylnej goleni. W przedniej płaszczyźnie podwozia mamy wiązanie krzyżowe z drutów stalowych.

Awjonetka ta może być też zmontowana na pływakach.

Cechy charakterystyczne:

Silnik: „Walter"	85 KM.
Rozpiętość	11,18 m.
Długość	6,75 m.
Rozpiętość po złożeniu	3,85 m.
Powierzchnia nośna	18,75 m².
Ciężar własny	415 kg.
„ użyteczny	280 „
Szybkość max.	180 km/godz.
„ lądowania	58 „ ?
Pułap	4000 m.

Junkers K 47. Udatne rozwiązanie pod względem konstrukcyjnym dwumiejscowej maszyny pościgowej dały szwedzkie zakłady Junkers'a A. B. Flygindustri w Malmö-Limham.

Jest to dolnopłat typu junkersowskiego, całkowicie metalowej konstrukcji. Skrzydło, kształtu trapezowego, składa się z trzech części; boczne zawierają zbiorniki paliwa, dające się wyrzucać w razie potrzeby. Współczynnik bezpieczeństwa komory płatowej wynosi 12.

Kadłub, o przekroju owalnym, składa się z trzech części, dających się bardzo łatwo demontować i, w razie uszkodzenia, zamieniać.

Stateczniki pionowe są umieszczone na końcach statecznika poziomego; takie rozwiązanie w znacznej mierze poprawia i zwiększa pole obstrzału, co posiada bardzo duże znaczenie pod względem wojskowym.

Podwozie posiada oleo-pneumatyczną amortyzację.



Silniki chłodzone powietrzem, gwiazdowe, o mocy 400 — 500 koni, dają bardzo łatwo zamontować się na samolocie, gdyż łoże podmotorowe jest przymocowane do kadłuba na 4-ch śrubach.

Cechy charakterystyczne:

Silnik: „Jupiter VII"	420 KM.
Rozpiętość	12,40 m.
Długość	8,55 m.
Powierzchnia nośna	22,8 m².
Ciężar własny	1050 kg.
„ użyteczny	585 „
Szybkość max. na 3000 m.	290 km/godz.
„ lądowania	105 „
Czas wznoszenia:	
na 1000 m.	2,2 min.
na 3000 m.	6,3 „
Pułap praktycznie	8500 m.

SPORT

Rozwój lotnictwa sportowego w Italji. Włoskie władze lotnicze, które w ostatnich latach nie szczędzą nakładu na rozbudowę i postęp techniczny lotnictwa rodzimego, ogłosiły rządowy konkurs na krajową awjonetkę i także silnik.

Do udziału w konkursie tym staną: Breda, Fiat i Macci. Wyróżnione maszyny mają być w wielkiej ilości zakupione przez rząd i udzielone cywilnym organizacjom pilotów i adeptów jakoteż pojedyńczym pilotom do nauki i zapraw.

Podobnie dla popularyzacji lotnictwa organizowane są przez władze lotnicze na lotnisku (Bredy) w Medjolanie częste pokazy lotnicze publiczne, na których każdy, kto tylko zapragnie, może bezpłatnie zaznać rozkoszy oglądania ziemi z lotu ptaka.

Awjonetka jednej z fabryk, mianowicie Bredy, odbywa już loty próbne. Obecny był przy tem podsekretarz stanu dla spraw lotnictwa, gen. Balbo. Zaopatrzona jest ona w nowej konstrukcji krajowy silnik Isotta-Fraschini 85 KM.

KONKURSY

Międzynarodowy konkurs turystyczny w Orly. Zgłoszenia, jakie wpłynęły dotychczas, przekroczyły spodziewaną liczbę. Do dziś zapisano 82 płatowce.

Mimo oficjalnej odmowy Anglji wzięcia udziału w organizacji zawodów, zgłoszonych zostało 5 maszyn pochodzenia angielskiego.

Grupa francuska składa się z 17 płatowców. Potez wystąpił z 6 maszynami. Po 3 maszyny zgłosili Caudron i Bourgois.

Grupa włoska przedstawia się bardzo ciekawie, gdyż z 14 zgłoszonych samolotów, większość stanowią nowe konstrukcje nielansowane jeszcze na terenie międzynarodowym. Grupa ta zawiera 4 maszyny Fiat A.S.T., 3 Breda 15, 2 — Caproni A. 100 i 3 Romeo R. S.

Lotnictwo czeskosłowackie reprezentowane będzie przez 3 Avia B. H. 11 oraz 1 Aero A. 34.

Pozatem zanotowano 2 zgłoszenia szwajcarskie, 2 jugosłowiańskie, 2 belgijskie i po jednem z Kanady, Austrji, Ameryki i Brazylji.

Najliczniejszą jednak grupą jest niemiecka: składa się ona z 32 uczestników i przedstawia wielką różnorodność maszyn.

Wśród tej grupy widzimy dwa B. F. W. — M. 23, trzy Albatros — L. 82, dwa Klemm-Daimler K. 25 i K. 26, cztery Junkersy A. 50, dwa Focke-Wulf-Kiebitz, dwa Raab-Katzenstein—R. K. 25 i jeden R. K. Graasmücke. Po jednej maszynie wystawiają: Arado, Soldenhof, Bämer, i Akad. Związek Lotn. w Darmstadt'cie.

Jak wiadomo, impreza ta jest bardzo kosztowna i dostępna tylko dla zawodników bardzo zasobnych. Szerzej pisaliśmy o tem w numerze lutowym. Mimo to jednakże z żalem musimy stwierdzić, że i tegoroczny konkurs odbędzie się bez udziału samolotu pochodzenia polskiego. A podkreślić to należy tembardziej, że jak czytamy, do udziału w Konkursie spieszą społeczności, których rodzime lotnictwo stoi na znacznie niższym stopniu rozwoju niż nasze.

Szkoda, że obok jedynej awjonetki akademickiej, jaka zgłoszona została z Niemiec, nie może stanąć nasza R. W. D. — napewnobyśmy się jej nie wstydzili.

Z innych wiadomości związanych z konkursem należy nadmienić, że francuski minister lotnictwa, L. Eynac, zasilił kasę komitetu sumą 200000 fr.

RAIDY i REKORDY

Nieoficjalny rekord wysokości 12.500 m. Dotychczasowy rekord wysokości wynosił 11710, wzgl. 12100 m. i zapisany był na dobro U. S. A.

Dn. 25 maja niemiecki pilot W. Neunhofen osiągnął na Junkersie W. 33 wysokość 12500 m., a niemieckie władze sportowe występują do F. A. I. z wnioskiem o zatwierdzenie go. Ustanowienie tego rekordu poprzedziła próba, dokonana dnia poprzedniego. Podczas lotu tego, na wysokości 7000 m, nastąpiło przerwanie przewodu doprowadzającego tlen. Pilot stracił nagle przytomność a maszyna przeszła automatycznie w lot ślizgowy.

Po pewnym czasie pilot ocucił się i wylądował szczęśliwie. Również i dnia następnego lot obfitował w przygody. Szczególnie dawała się we znaki niska temperatura, dochodząca do minus 55°C.

Neunhofen nie wziął ze sobą okularów, obawiając się że zajdą one parą. Wkrótce po starcie jedno oko zaczęło mu łzawić a następnie, na znaczniejszej wysokości, zamarzło.

Mimo aparatu tlenowego, odczuwał on trudności w oddychaniu.

Samolot zaopatrzony był w silnik Jupiter 420 KM. z kompresorem.

Tydzień lotu bez lądowania. 150-godzinny rekord, ustanowiony na 3-silnikowym Fokkerze „Quesstion Mark" nie ostał się długo. Przebieg tej imprezy opisaliśmy w numerze styczniowym.

Notowany obecnie wyczyn jest przedsięwzięciem prywatnem i dokonany został przez 2 kowboy'ów amerykańskich, R. Robins'a i J. Kelly'ego. Wystartowali oni dn. 21 maja w Fort Worth w Texas na górnopłacie „Ryan", wyposażonym w popularnego Wright'a, a wylądowali tamże dnia 28 maja. po 172 godzinach i 40 minutach lotu. Początkowo zamierzali oni ustanowić rekord 200 godziny. W czasie tym samolot przeleciał około 80.000 KM.

Za dokonanie lotu lotnicy otrzymali nagrody pieniężne.

Dwa rekordy ustanowione przez Francuzów. Pierwszym z nich jest osiągnięcie średniej szybkości 200 km/godz. na trasie zamkniętej o obwodzie 5000 km. Ustanowili go lotnicy mjr. mjr. Givier i Weiss, na Bréguet'cie zaopatrzonym w silnik Hispano 600 KM., obładowanym zapasem 3500 l. benzyny i 200 l. oliwy.

Dotychczasowy rekord w tej klasie należał do Włoch; ustanowiony był przez mjr. Del Prete i wynosił 139 km/godz.

Drugim rekordem jest osiągnięcie wysokości 9600 m z ciężarem użytecznym 500 kg. Ustanowił go Lemoigne na samolocie Gourdou-Leseurre, wyposażonym w Jupiter 420 KM. z kompresorem.

Podobnie jak pilot niemiecki, obserwował on dnia 23 maja na wysokości 9600 m temperaturę — 55° C.

RÓŻNE

Zagadkowy wypadek. Dn. 8 maja oblatywał pilot W. Mejo na lotnisku w Düsseldorfie awjonetkę Meteor L. 2. z silnikiem ABC. Scorpion. Maszyna miała przejść w posiadanie wiedeńskiego przedstawicielstwa fabryki i miała być nadal używana w Wiedniu jako pokazowa. Z tej przyczyny pilot zamierzał wykonać dnia tego szereg efektownych ewolucyj.

Znalazłszy się na wysokości 1200 m., wyprowadził maszynę w korkociąg i wyrównał ją na 600 m. Później wprowadził samolot w piqué, żeby przejść następnie w lot na plecach, co mu się zresztą udało bez zarzutu.

Nagle zauważono, że z płatowca wyleciał jakiś przedmiot. Maszyna leciała dalej w pozycji odwróconej i po paru łagodnych zwrotach wylądowała, przyczem skapotowała. W odległości 800 m. od maszyny znaleziono martwego pilota.

Pasy znaleziono otwarte, jednak bez śladu najmniejszego uszkodzenia.

Zabawna wojna. W egzotycznym i ciągle wojującym Meksyku zdarzył się następujący groteskowy wypadek.

Płk. wojsk meks. Sidar, wyleciawszy pewnego dnia na Bristol „Boarhound" na poszukiwania wojsk zrewoltowanych, natrafił w pobliżu własnych wojsk na oddział rewolty. Okrążywszy go raz, zrzucił pisemną propozycję poddania się i odmaszerowania pod jego „opieką" napowietrzną.

Otrzymał jednak odpowiedź „nieprzychylną" w formie gromadnego a bezładnego ognia karabinowego.

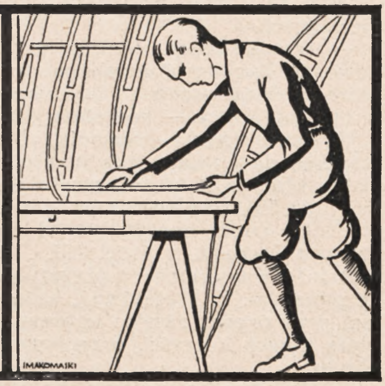
W celu odmiany decyzji swoich rozmówców zrzucił on parę celnych bomb i otworzył ogień z karabinów maszynowych. Ponowne wezwanie pozostało też bez skutku. Kiedy jednak i teraz rewoltanci przekonali się, że zapas bomb płk. Sidara nie wyczerpał się, zniechęcili się do dalszego oporu i zaczęli powiewać jaśniejszemi częściami odzieży.

W ostateczności, za przewodnictwem lotnika, który chętnie wskazał im drogę, udali się do niewoli, prawdopodobnie nieco się ociągając.

Było ich około 2000...



Do nas i o nas



Jak pracują nasi młodzi lotnicy. Francja szczyci się swoją wieżą Eiffla, Ameryka uważa za coś godnego szczerego podziwu swoje „drapacze nieba", Anglja słynie z mgieł i „spleenu", a Polska może być dumna ze swoich młodych lotników. Na nasz apel, umieszczony w poprzednim numerze „Młodego Lotnika", wzywający wszystkie, bez żadnego wyjątku, kółka lotnicze do nadsyłania sprawozdań z dotychczasowej pracy, odpowiedziało — aż osiem Kółek. Zawrotnie wysoka liczba, prawda? Mogła poruszyć piórem wprawdzie dziesięciokrotnie większa liczba sekretarzy Zarządów, ale cóż, widocznie upały zbliżającego się lata, jak dawniej niezwykłe mrozy zimowe, paraliżują ruchy ich kończyn piszących, wskutek czego dotychczas nie wiemy, jakie plany na przyszłość ma ogół naszej młodzieży lotniczej, oraz nie wiemy co mamy robić, by wszystkim kołom pomagać w realizacji ich zamierzeń.

Trudno. Musimy się z tem pogodzić.

Że nadesłanie odpowiedniego sprawozdania, o jakiem pisaliśmy w poprzednim numerze „Mł. Lotnika", nie jest czemś absolutnie niemożliwem, wkraczającem w dziedzinę wybujałej chorobliwie fantazji, świadczy wyróżniające się z pośród innych sprawozdanie Szkolnego Kółka L. O. P, P. przy gimnazjum państwowem w Chrzanowie. Sposób pojmowania i realizowania pracy lotniczej na terenie szkolnym kółka w Chrzanowie jest poprostu, nie przesadzamy, wzorowym. Że tak jest, przekonacie się z niżej podanego sprawozdania.

Kółko Szkolne L. O. P. P. przy gimazjum państwowem im. St. Staszica w Chrzanowie zostało zorganizowane w r. 1925 i rozszerzone w bieżącym roku szkolnym. Należy do najliczniejszych szkolnych organizacyj lotniczych, gdyż posiada obecnie 180 członków, uczniów wspomnianego gimnazjum. Prace koła idą w dwóch kierunkach: propagandowo-lotniczym i technicznym. Propagandę lotniczą szerzą przez organizowanie przedstawień lotniczo-kinowych, wyświetlanie dodatków lotniczych w programach kin miejscowych, organizowanie odczytów dla uczniów i szerszej publiczności, oraz współpracują z miejscowym Kom. Pow. L.O.P.P. przy organizowaniu imprez propagandowych.

W czasie od 1.I.29 r. do 6.VI.29 r., to znaczy w ciągu 5 miesięcy, Kółko Szkolne w Chrzanowie zorganizowało 4 odczyty lotnicze w gimnazjum, przeznaczone dla młodzieży, 1 odczyt dla szerszej publiczności oraz 1 przedstawienie kinowe.

W celu kształcenia się pod względem lotniczotechnicznym utworzono modelarnię lotniczą, sekcję referatową i przystąpiono do opracowywania konstrukcji szybowca. A teraz plany na przyszłość.

Prace będą prowadzone nadal w dwóch wymienionych wyżej kierunkach, przyczem zakres propagandy lotniczej ma być rozszerzony. Prace modelarskie będą jednym z główniejszych zajęć członków, rekrutujących się z klas IV, V i ewentualnie VI. Uczniowie klas wyższych, którzy w niższych klasach, jako modelarze, poznają elementarne zasady lotnicze i, co najważniejsze, zdobędą zamiłowanie do lotnictwa, przejdą do sekcji referatowej, gdzie będą mogli, w czasie perjodycznych zebrań, poruszać różne problemy, związane z lotnictwem, w formie referatów oraz prowadzić dyskusje, które w dużym stopniu pogłębią ich wiadomości lotnicze. Sekcja referatowa zostanie zaopatrzona w odpowiednie pisma i książki.

Prace specjalne, takie jak np. budowa szybowca lub awjonetki, wtedy tylko spotkają się z poparciem Zarządu Kółka, gdy zostaną rozpoczęte przez jednostki względnie ich grupy, dające gwarancję celowości takiej pracy, gdyż, zdaniem naszych sprawozdawców, tego rodzaju poczynania do stałego programu działalności Kółka Szkolnego należeć nie mogą. Pomimo to jednak, jednym z celów istnienia Koła w Chrzanowie jest pomaganie w pracy zasługującym na to jednostkom, które, dzięki własnym zdolnościom, energji i zamiłowaniu do lotnictwa, rozpoczną działalność w tym kierunku. Obecnie jeden z młodych lotników, członków omawianego Kółka i jego instruktor techniczny, p. B. W i ś n i c k i, u c z. VII k l a s y, pracuje przy wykańczaniu konstrukcji szybowca własnego projektu.

Zdaniem naszych sprawozdawców z Chrzanowa, „Młody Lotnik" powinien w dalszym ciągu redagować kącik modelarzy, załączając plany modeli, opisy konkursów, używając do współpracy również i czytelników, rozszerzyć dział „Do nas i o nas", a przynajmniej nie zmniejszać jego objętości i stale umieszczać „Naszą pocztę", gdyż przyczyniają się one do utrzymania łączności między młodymi lotnikami całej Polski.

Jak to zupełnie wyraźnie widać, Kółko Szkolne L.O.P.P. w Chrzanowie pracuje planowo, dążąc wytwale do realizacji tego wszystkiego, co powinno wchodzić w zakres działalności każdej podobnej organizacji lotniczej.

Redakcja „Młodego Lotnika" życzy wytrwania w pracy, spodziewając się, że sekretarka Koła, p. Zofja Kocyłowska, prawdopodobnie już w najbliższym czasie przyśle sprawozdanie z dalszych prac Koła.

Na wyróżnienie zasługuje również sprawozdanie z dotychczasowych prac, które nadesłało nam

Koło L.O.P.P. Nr. 33 przy państw. gimn. męsk. im. A. Mickiewicza w Grodnie, zarganizowane w listopadzie 1926 r. dzięki staraniom i inicjatywie p. A. Pankiewicza.

W pierwszym okresie swego istnienia Koło liczyło 52 członków; dzięki pomocy finansowej L.O.P.P., które wyznaczyło Kołu 3.000 złotych, założono własną modelarnię lotniczą. Modelarnia, otoczona opieką p. profesora Wanatowskiego, skupia młodych modelarzy, członków Koła i rozwija się stale, umożliwiając młodym lotnikom wypróbowanie własnych sił i zdolności konstruktorsko-lotniczych.

Od r. 1927 do 1929 Koło nie wykazywało dalszego rozwoju, co najlepiej obrazują podane niżej dane liczbowe:

W r. 1926	Koło posiadało	52	członków	rzeczywistych
„ „ 1927	„ „	37	„	„
„ „ 1928	„ „	19	„	„

W r. 1929 Koło posiadało 75 czł. rzeczyw i 268 popierających.

Wzrost ilości członków w r. b. należy zawdzięczać nowemu Zarządowi, obranemu w końcu lutego r. b., w którego skład wszedł p. A. Lewandowski jako prezes, p. H. Pankiewicz — sekretarz, p. C. Baranowski, oraz p. A. Lewandowski—skarbnik. Przedewszystkiem przystąpiono do kooptowania nowych członków rzeczywistych, których ilość zwiększyła się prawie czterokrotnie (z 17 do 75) oraz członków wspierających, wpisanych do Koła, dzięki energji p. H. Bohdanowicza, byłego członka Zarządu, w ilości 268. Do zwiększenia ilości członków wspierających przyczyniły się również uczennice gimn. im. E. Platerówny, które współpracowały z Kołem przy organizowaniu imprezy propagandowej, która, obok innych korzyści, przyniosła przeszło 200 zł. dochodu.

Od chwili powstania, Koło wpłaciło do Kom. Pow. L.O.P.P. w Grodnie następujące sumy:

W r. 1927 . . .	100 zł.
„ „ 1928 . . .	118 zł. 60 gr.
„ „ 1929 do m-ca czerwca wył.	412 zł. 32 gr.
ogółem .	630 zł. 92 gr.

W przyszłym roku szkolnym Zarząd Koła ma zamiar wciągnąć do swojej organizacji wszystkich uczniów gimnazjum, rozszerzyć modelarnię (radzilibyśmy zorganizować wycieczkę na lotnisko — przyp. Red.) stworzyć bibljotekę oraz wziąć udział w organizacji „Tygodnia Lotniczego".

Widzimy więc, że „dla chcącego — nic trudnego", a udowodnili to, między innymi i młodzi lotnicy z Grodna. P. H. Pankiewiczowi dziękujemy serdecznie za obszerne i ciekawe sprawozdanie, które, podane do ogólnej wiadomości, napewno niejednych zachęci do podobnie owocnej pracy.

Kółko Szkolne L.O.P.P. przy gimn. im. Długosza we Włocławku ma zamiar, dzięki inicjatywie swojego prezesa, Jana Hibnera i sekretarza, p. J. Rozwadowskiego, budować awjonetkę, posługując się planami jednego z już wybudowanych samolotów sportowych, np. typu J.D.2 (Drzewieckiego).

P.P. Marjan i Albin Runiewicze w Tarnopolu zajmują się lotnictwem praktycznie już od 1920 r., gdy rozpoczęli budowę modeli latających i latawców typu Hargrave'a, których, jak piszą, wykonali do r. 1927 około 90. Rozpiętość niektórych dochodziła do 4 m. Większe latawce niosły z sobą w przestworza skrzynkę ze specjalnym mechanizmem, wyrzucającym co pewien czas ulotki i małe spadochrony. Po latawcach przyszła kolej na modele redukcyjne i latające, które, dzięki specjalnym ulepszeniom, takim, jak wyrzucanie w locie rozkręconej, a więc już niepotrzebnej gumy, a włączanie automatyczne drugiego, nakręconego na ziemi, sznura gumowego, wykonywały długie i bardzo efektowne loty.

Obecnie panowie Runiewicze zajmują się pracami z dziedziny obrony przeciwlotniczej, co przyczyniło się do zaprojektowania w ogólnych zarysach torpedy powietrznej, kierowanej dźwiękami lecącego samolotu. Nie chcąc zdradzać ich tajemnicy, nie podamy tu opisu i sposobu działania tej torpedy, ograniczając się do uwagi, że główną rolę w jej konstrukcji odgrywają słuchawki radjowe, odpowiednio przerobione, które, reagując na dźwięki, dochodzące od strony, w której leci samolot, uruchamiają odpowiednio zbudowane stery.

Wypowiadając swoją opinję o tym wynalazku, musimy stwierdzić, że jego zrealizowanie i zastosowanie napotka na bardzo wielkie trudności. Już przed wojną były budowane podobne torpedy podwodne, kierowane dźwiękami śrub okrętowych, jednak nie znalazły one szerszego zastosowania z powodu zbyt skomplikowanej konstrukcji i niespełniania niejednokrotnie swego zadania: kierowane dźwiękami, rozbijały w drzazgi przepływające ryby, które wydawały szum, poruszając się w wodzie, oraz trafiały niejednokrotnie w statki, dla których nie były przeznaczone. Wszystko, co wydawało jakikolwiek dźwięk pod wodą, przyciągało je do siebie. Podobne skutki może mieć i torpeda p. Runiewiczów, strącając nietylko wrogie, ale i własne płatowce. A przytem należy jeszcze rozwiązać kwestję uruchomiania w locie takiej torpedy, która, o ile zostanie wypuszczona z jakiegoś przyrządu, będącego na ziemi, po zmianie pierwotnego kierunku lotu pod wpływem poruszającego się płatowca straci szybkość i spadnie na ziemię. Mamy jednak nadzieję, że młodym konstruktorom nie zbraknie szczęśliwych pomysłów i wkrótce usuną wszystkie trudności, związane z urzeczywistnieniem ich projektu.

. . . .

Do tych, które nie nadesłały dotychczas odpowiedzi na naszą ankietę, należą, między innemi, następujące Kółka lotnicze:

Koło L.O.P.P. Nr. 1 przy gimn, im. Króla Zygmunta Augusta w Białymstoku,

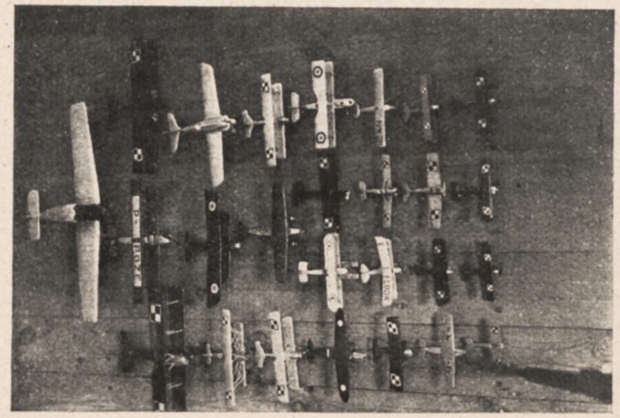
Koło L.O.P.P. przy gimn. im. Komeniusza w Lesznie,

Kółko lotnicze w gimn. im. Władysława Jagiełły w Krasnymstawie.

Mamy niepłonną nadzieję, że odpowiedzi na naszą ankietę, w których wypowiedzą się członkowie wymienionych kółek, otrzymamy w dniach najbliższych.

. . . .

Kurs modelarstwa lotniczego w Sandomierzu
Staraniem Kom. Pow. L.O.P.P. w Sandomierzu zosta zorganizowany w okresie od 20 lutego do 26 marca r. b kurs modelarstwa lotniczego. Kurs ten ukończyło 23 słuchaczy. Ogółem wykonano 71 modeli. W dniu 26 marca nastąpiło uroczyste zakończenie kursu, poprzedzone pokazem i konkursem modeli latających z wyróżnieniem siedmiu, które osiągnęły najlepsze wyniki, poczem rozdano słuchaczom świadectwa i zrobiono wspólne zdjęcie fotograficzne, które umieszczamy niżej.



Modele p. Ludgarda Podwysockiego.



Kurs modelarstwa w Sandomierzu.

NASZA POCZTA

P. Włodzimierz Chojnacki w Kaliszu. Żadne z państw europejskich, z wyjątkiem Polski, nie wydaje pism lotniczych specjalnie dla młodzieży. „Młody Lotnik" jest jedynem pismem tego rodzaju.

P. A. S-ki w Łodzi. Niemiecka szkoła inżynieryjna, o którą Pan zapytuje, nie daje wykształcenia jakie dają polskie Politechniki, a dyplom, uzyskany w tej szkole, ma znacznie mniejsze znaczenie niż dyplom jednej z naszych Politechnik. Nie przeszkadza to wcale jednak temu, by Pan, skłoniony do tego warunkami, wstąpił do wspomnianej szkoły, gdyż dyplom inżyniera, bez względu na to gdzie został zdobyty, ma zawsze bardzo wielkie znaczenie.

P Seweryn Sadowski w Grodnie. Z żalem musimy Panu odpowiedzieć, że w roku bieżącym nie będzie organizowany Kurs Obsługi Balonowej dla młodzieży.

P. H. Pankiewicz w Grodnie. Spis książek, o który Pan nas prosił, przesyłamy listownie.

NAGRODZENI MODELARZE W WARSZAWIE

Zdobywca I nagrody, p. St Wesołowski, jest uczniem III klasy gimnazjum im. Władysława IV. Lotnictwem interesuje się oddawna, więc pod wpływem obudzonego zamiłowania do tej gałęzi techniki wstąpił do modelarni lotniczej. Pracując z zamiłowaniem i cierpliwością, gdyż wykonanie dobrego modelu wymaga połączenia tych dwóch, koniecznych dla amatora-modelarza, zalet, osiągnął na konkursie najlepsze miejsce, które mu zdobył jego ładny i bardzo czysto wykonany modelik, co zresztą charakteryzowało i wszystkie inne, zgłoszone do zawodów, modele. W przyszłości, po ukończeniu gimnazjum, p. Wesołowski ma zamiar wstąpić na Politechnikę, by zdobyć większe wiadomości konstrukcyjno-lotnicze i marzy o wstąpieniu do Aeroklubu Akademickiego. Wytrwałość i pracowitość napewno doprowadzą go do celu.

Drugie miejsce uzyskał p. J. Geliński, ucz. I Kursu Szkoły Konarskiego, zawdzięczając to swojemu nie tylko ładnemu, ale i dobrze latającemu modelikowi. Zamiłowanie do lotnictwa wzbudziły w nim powieści lotnicze, a pogłębiła i skrystalizowała je książka o lotnictwie Sarnowskiego.

Na pytanie, czem chce zostać w przyszłości, odpowiedział prosto „będę lotnikiem".

Trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji zdobył model, wykonany przez p. J. Świątkowskiego, ucznia szkoły powszechnej im. St. Staszica, o której pisałem już wyżej. Samolocik p. Świątkowskiego należy do najładniejszych i najlepiej wykonanych modeli, jakie brały udział w konkursie. Mając wielkie zamiłowanie do lotnictwa, zdobywca III nagrody postanowił wytrwale dążyć do uzyskania dyplomu pilota. Będąc obecnie uczniem VI oddziału, po ukończeniu szkoły powszechnej ma zamiar wstąpić do jednej ze szkół zawodowych, by po uzyskaniu samodzielnego stanowiska społecznego, zrealizować swoje marzenia.

W lotach modeli, zbudowanych przez instruktorów modelarstwa, wyróżniły się modele p. W. Woyny, znanego już dobrze wszystkim czytelnikom „Mł. Lotnika", pilota i modelarza, oraz p. Bohdana Grzeszczaka, członka A. A. W.

P. Grzeszczak, który zajmuje się z zamiłowaniem modelarstwem już od lat najmłodszych, obecnie jest u szczytu swoich marzeń: szkoli się na pilota w Aeroklubie Akad. w Warszawie! Po wielu latach ciężkiej i żmudnej pracy lotniczej, zdobędzie p. Grzeszczak nareszcie to, o czem marzył jako uczeń gimnazjalny i jako modelarz lotniczy, o czem marzą obecnie wszyscy młodzi lotnicy.

WARUNKI PRZYJĘCIA DO SZKOŁY MECHANIKÓW LOTNICZYCH W BYDGOSZCZY

Dyrekcja Państw. Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy zawiadamia, że z dn. 1 września 1929 r. rozpoczyna się 3-ci z rzędu 2-letni kurs w Szkole Mechaników lotniczych w Bydgoszczy.

O przyjęcie na ten kurs mogą się starać tylko:

1) zawodowi ślusarze, posiadający świadectwa czeladnicze w zawodzie ślusarskim, lub świadectwa ukończenia oddziału ślusarskiego, państwowych szkół rzemieślniczo-przemysłowych o kursie 3-letnim, lub świadectwa ukończenia szkół przemysłowych mistrzów mechaników a także pracownicy przemysłu metalowego, którzy wykażą, że posiadają conajmnej czteroletnią praktykę zawodową;

2) urodzeni w latach 1909, 1910 lub 1911;

3) zdolni do służby wojskowej (kat. A.);

4) władający językiem polskim w słowie i piśmie oraz znający 4 działania liczbami całemi i ułamkami.

Podanie o przyjęcie do szkoły należy składać do Dyrekcji Państw. Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy, ul. św Trójcy 11, najdalej do 1 sierpnia b. r,

Do podania dołączyć należy: a) życiorys własnoręcznie napisany, b) świadectwo przynależności do państwa polskiego, c) metrykę chrztu, d) świadectwo czeladnicze lub szkolne ze ślusarstwa, e) poświadczenie lekarskie o zdolności do służby wojskowej, f) świadectwo moralności, g) zezwolenie rodziców lub opiekunów, h) dokładny adres kandydata.

Z pomiędzy kandydatów dyrekcja wybierze 250 najodpowiedniejszych i wezwie ich do egzaminu wstępnego. Tylko ci, którzy otrzymali zawiadomienie o dopuszczeniu do egzaminu wstępnego, mogą przyjechać do Bydgoszczy na swój własny koszt, a w razie nieprzyjęcia do szkoły na swój własny koszt wracają do domu. Kandydaci zawezwani do egzaminu wstępnego otrzymają w Bydgoszczy bezpłatnie kwaterę i utrzymanie.

Przed egzaminem wstępnym Komisja lekarska stwierdzi zdolność kandydatów do służby wojskowej. Przyjęci przez komisję lekarską kandydaci będą poddani egzaminowi wstępnemu z polskiego i z rachunków, ewentualnie muszą wykonać próbną robotę czeladniczą. Do szkoły na rok szkolny 1929—1930 zostanie przyjętych 120 uczniów.

Uczniowie, przyjęci do szkoły, otrzymują bezpłatnie naukę, utrzymanie, umundurowanie i opiekę lekarską.

Uczniowie, przyjęci do szkoły, muszą mieć: 3 pary bielizny osobistej, 3 ręczniki, szczotkę do zębów, gimnastyczne pantofle i spodeńki, szczotki do czyszczenia ubrań i obuwia, komplet cyrkli, 1 przykładnicę, 2 trójkąty (45 i 60 st.).

Każdy uczeń, przyjęty do szkoły, składa 25 zł. jako zwrotną kaucję i podpisuje zobowiązanie, że część kosztów utrzymania i umundurowania w wysokości 900 zł. będzie spłacał w ratach, wynoszących 10 proc. jego zarobku.

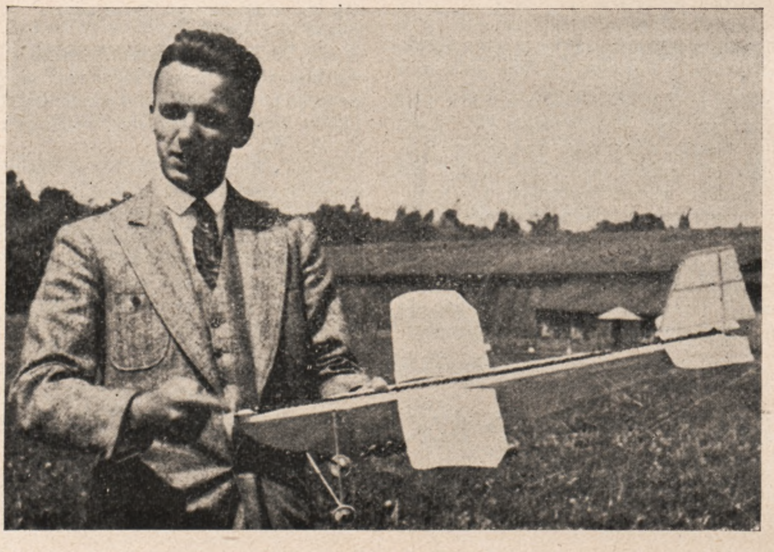
Szkoła jest zorganizowana pod względem ustroju i dyscypliny na wzor szkół wojskowych. Absolwenci szkoły otrzymują świadectwo i tytuł mechanika lotniczego.

M. S. Wojsk. skróciło absolwentom szkoły obowiązkową służbę wojskową do 12 miesięcy; odbywają i pełnią ją w charakterze podoficerów mechaników i mają prawo do pozostania w wojsku lotniczem w charakterze zawodowych w miarę wolnych wakansów bez żadnego dodatkowego przeszkolenia.

OGÓLNOKRAJOWY KONKURS MODELI LATAJĄCYCH

Organizowany przez Zarząd Główny L.O.P.P.

odbędzie się 14 września 1929



w Warszawie, na Lotnisku Cywilnem

dla wszystkich modelarzy i instruktorów nagrodzonych na wojewódzkich konkursach eliminacyjnych

Wszystkie Komitety Wojewódzkie L.O.P.P. proszone są o nadsyłanie sprawozdań z konkursów miejscowych oraz zgłoszeń na Konkurs Ogólnokrajowy, podług nadesłanych Im formularzy — do dnia 8 września 1929.

Zgłoszeni uczestnicy Konkursu winni się stawić ze swymi modelami w dniu 14 września 1929 do godziny 12-ej w hangarze L.O.P.P. na Lotnisku Cywilnem w Warszawie (wejście od ul. Topolowej).

BIULETYN AEROKLUBÓW AKADEMICKICH

Aerokluby Akademickie istnieją w Warszawie, Krakowie, Lwowie, Poznaniu i Wilnie. Zespolone są w Związku Polskich Aeroklubów Akademickich (Z. P. A. A.) z Zarządem Głównym na czele.

Nr. 19 (6)

ZARZĄD GŁÓWNY

Sekretarjat: Warszawa, Chmielna 27 m. 7.

3(7) zebranie plenarne Zarządu Głównego odbyło się w dniu 27 maja r. b.

Porządek dzienny zebrania obejmował:

1) Odczytanie protokułu z poprzedniego zebrania,
2) Sprawozdanie z działalności Prezydjum,
3) Sprawy administracyjne,
4) „ finansowe,
5) „ badań w C.B.L.L.,
6) „ szkolne,
7) „ treningowe,
8) „ wycieczki na P. W. K.,
9) Zawody międzyklubowe w Poznaniu i
10) Wolne wnioski.

Ad 2): Prezydjum poinformowało o swej działalności za ostatni miesiąc. Odbyto konferencję z A. R. P. oraz innemi klubami w sprawie nawiązania łączności organizacyjnej. Rozesłano szereg listów i okólników do pokrewnych klubów zagranicą. Związek jest obecnie w kontakcie z kilkunastoma lotniczemi stowarzyszeniami młodzieży akademickiej zagranicą. Konferowano z L.O.P.P. i P. U. W. F. i P. W. w sprawach pomocy finansowej oraz z M. K. w sprawie zniżek na linjach lotniczych „LOT".

Ad 3): Uchwalono wzory legitymacji, podania kandydackiego oraz deklaracji szkolnej.

Ad 4): Wysłuchano sprawozdania skarbnika i zaakceptowano je. Uchwalono przyznać A. A. Wil. z subsydjów Zarządu Gł. L. O. P. P. o 4 tys. zł. więcej niż innym klubom, otrzymującym sumy jednakowe.

Ad 5): Postanowiono zgłosić do badań lotniczolekarskich w terminie powakacyjnym wszystkich pilotów wyszkolonych w A. A., którzy dotychczas badań nie przechodzili. Zarząd Gł. ma dołożyć starań, aby nasi piloci byli badani na specjalnie dogodnych warunkach.

Ad 6): Ustalono następujące liczby kandydatów szkolonych w poszczególnych A. A. z listy zatwierdzonej przez Dep. Aeronaut. (kontyngensowi): A. A. Warsz. szkolić będzie 9, A. A. Kraków — 8, A. A. Lwów — 9, A. A. Poznań — 9, A. A. Wilno — 6. Razem więc kluby rozpoczną szkolić 41 kandydatów kontyngensowych.

W związku z tym podziałem, uchwalono, żewrazie jakiejkolwiek zmiany ilościowej szkolonych, Zarząd danego klubu winien natychmiast powiadomić o tem Zarząd Główny.

Postanowiono, że kluby nie będą ubezpieczały szkolonych na własny koszt, będą natomiast zalecały ubezpieczenie się zainteresowanych na ich własny rachunek.

Ad 7): Stwierdzono, że Kluby posiadają 16 pilotów wyszkolonych w A. A., którym należy zapewnić trening i postanowiono zwrócić się do Departamentu Aeronautyki z prośbą o przydzielenie 4 dodatkowych maszyn (Hanriotów). Samoloty do treningu mają otrzymać: A. A. Warsz. — 2, A. A. Kraków — 1 i A. A. Lwów — 1.

Ad 8): Postanowiono urządzić wspólną wycieczkę na P. W. K. do Poznania w pierwszej połowie lipca b. r.

Ad 9): Wobec zrzeczenia się przez A. A. Poznań organizacji zawodów międzyklubowych w Poznaniu, postanowiono, ze względu na spóźnioną porę, zawodów w roku bieżącym nie urządzać.

Ad 10): W wolnych wnioskach uchwalono, że prawo noszenia znaczka członkowskiego przysługuje jedynie członkom zwyczajnym Klubu.

Zmiany w Zarządzie Gł. Kol. Hoyer zrezygnował ze stanowiska prezesa Aer. Akad. we Lwowie i temsamem przestał być członkiem Zarządu Gł. Miejsce kol. Hoyera zajął kol. Szczepan Grzeszczyk.

Nastąpiła również zmiana na stanowisku zastępcy Prezesa A. A. L. w Zarządzie Gł. Jest nim obecnie kol. T. Załęski.

Sprawy finansowe. Zarząd Gł. L. O. P. P. przyznał Związkowi zaliczkę na poczet subsydjów w wysokości 10.000 zł.

Konferencja międzyklubowa. W dniu 25 maja r. b., na zaproszenie Prezydjum Z. P. A. A., odbyła się w Warszawie konferencja wszystkich lotniczych klubów sportowych w Polsce. Miała ona na celu nawiązanie łączności między Z. P. A. A. a innemi klubami oraz omówienie spraw wspólnych (projekt odznaki pilota cywilnego etc).

Regulaminy szkolny i skarbowy. W porozumieniu z Prezydjum Z. G. Zarząd A. A. Warsz. opracował regulamin szkolny oraz skarbowy, które zostały zalecone innym klubom jako wzór.

Silniki od L. O. P. P. Zarząd Gł. L. O. P. P. ofiarował Aeroklubom 3 silniki Anzani 45 KM, które otrzymały Aerokluby: Warszawski, Krakowski i Lwowski.

Dn. 17. VI. 1929.

(—) *Prezydjum.*

A. A. w WARSZAWIE

Sekretarjat: Chmielna 27 m. 7.

Zmiany w Zarządzie A.A.W. W Zarządzie A.A.W. zaszły dalsze zmiany personalne. Wskutek wyjazdu zagranicę opuścił Kierownictwo Sekcji Technicznej inż. St. Prauss a Kierownictwo Sekcji Inwestycyjnej kol. I. Sienkiewicz.

Pozatem na skutek powołania do czynnej służby wojskowej składa viceprezesurę kol. St. Hiszpański. Kierownikiem Sekcji Technicznej został kol. A. Kocjan. Reszta stanowisk nie została narazie obsadzona.

Kapitan-pilot Bolesław Orliński, który zgłosił w końcu maja b. r. akces do Klubu, na mocy uchwały Zarządu z dn. 6 czerwca b. r. wchodzi do Zarządu A. A. W. w charakterze członka honorowego.

Sprawy szkolne. Na otwarty uroczyście w dniu 2 czerwca Kurs praktyczny 1929, uczęszcza 14 uczniów. Kurs ten zapowiada się naogół bardzo dobrze. Pewne trudności sprawiają Kierownictwu Szkoły zmiany orzeczeń C.B.L.L., zaszłe już po ustaleniu listy uczni i liczby kontygentu.

Wprowadzeniu nowych szczegółowo opracowanych regulaminów pozwoliło usprawnić w dalszym ciągu szkolenie i przy większej ekonomji sił i czasu podnieść jeszcze poziom wydajności pracy uczniów. W Szkole Lotniczej A. A. W. stosowane są rygory wojskowe. Szkolenie w dwu grupach prowadzą instruktorzy Nartowski i Nowak.

Trening. Z chwilą przekazania Sekcji Pilotów maszyn, trening rozwija się z dnia na dzień. Dane za okres ostatnich półtora miesięcy wykazują lotów treningowych 312 w czasie 72 godzin.

Preliminowana ilość lotów treningowych na tydzień wynosi obecnie 120.

Podkreślić należy, że na pierwszy plan przy treningu wysuwają się awjonetki przed Hanriotami.

Ogólna ilość lotów. W roku bieżącym dokonano w A. A. W. ponad 1200 lotów, które trwały około 200 godzin.

Projekt znaczka pilota A. A. Zarząd A. A. W. zgłosił do Zarządu Głównego projekt znaczka pilota A.A. opracowany przez kol. pilota St. Hiszpańskiego.

Zebrania Zarządu w okresie letnim odbywać się będą raz na miesiąc w pierwszy poniedziałek miesiąca. Zarządzenie to zostało spowodowane zdekompletowaniem Zarządu, szereg bowiem członków Zarządu opuszcza w ciągu tego okresu Warszawę.

Za Zarząd: (—) *W. L. Sobol*
Sekretarz.

Dn. 22.6.1929.

A. A. we LWOWIE

Sekretarjat: Potockiego 67 m. 1.

Zmiany w Zarządzie. Z powodu zgłoszenia przez kol. H. Hoyera rezygnacji ze stanowiska prezesa A.A.L., zostało zwołane na dzień 23 czerwca Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie członków, na którem wybrano na prezesa ponownie pierwszego prezesa A.A.L., kol. Szczepana Grzeszczyka. Pozatem skład Zarządu nie uległ zmianie.

Loty szybowe. W związku z mającą się odbyć wyprawą szybowcową, urządzaną przez A. A. L. i Zw. Awiat., w dniu 9 maja r. b., na lotnisku w Skniłowie odbyła się próba w locie jednego z szybowców, konstrukcji kol. W. Czerwińskiego, zbudowanego przez Zw. Awiatyczny S.P.L. Pilotował szybowiec pilot kol. Grzeszczyk, dokonując trzech wzlotów (wysokość dwadzieścia parę metrów), przyczem start wykonano przez pociągnięcie szybowca na lince przez samochód. Próba w locie wykazała, iż szybowiec bez żadnych poprawek nadaje się do użytku, co jeszcze raz stwierdza fakt, iż konstruktor i Zw. Awiatyczny są należycie przygotowani do wykonywania podobnych prac technicznych.

Szkolenie. W dniu 22 maja rozpoczęła swe prace Szkoła Lotnicza A.A.L. Kurs pilotażu rozpoczęło obecnie 11 nowych kolegów. Prócz tego 5 członków A.A.L. szkolonych w roku zeszłym odbywa loty treningowe, bądź też uzupełnia loty warunkowe.

Życie towarzyskie. Dla intensywniejszego rozbudzenia życia towarzyskiego, Zarząd postanowił utworzyć specjalną sekcję. Narazie odbywają się, prócz codziennych zebrań członków w lokalu Klubu, — herbatki towarzyskie w soboty, organizowane przez gospodarza Klubu.

Za Zarząd: (—) *S. Grzeszczyk*
Prezes

Dn. 19.VI.1929. (—) *D. Sikorzanka*
Sekretarka.

A. A. w POZNANIU

Sekretarjat: Piekary 16-17.

Sprawy szkolne. Kurs pilotażu rozpoczął się w dniu 6 maja b. r. Szkoli się 13 członków, których część rozpoczęła już laszowanie. Szkolenie odbywa się dwa razy dziennie od godz. 5 do 7 i od 16 do 19. Zakończenie pierwszego kursu pilotażu nastąpi w połowie lipca b. r.

Sekretarz: (—) *B. Karliński.*

Dn. 20.VI.1929 r.

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 1 czerwca 1929 r. aż do odwołania.

Godzina	Kierunek	Godzina
	Warszawa—Gdańsk	
15.30 ↓	Warszawa	↑ 11.30
18.00	Gdańsk	9.00
	Warszawa—Poznań	
8.00 i 17.00 ↓	Warszawa	↑ 10.00 19.00
10.00 i 19.00	Poznań	8.00 17.00
	Gdańsk—Bydgoszcz—Poznań—Katowice	
8.15 ↓	Gdańsk	↑ 18.45
9.30	Bydgoszcz	17.30
10.00	Bydgoszcz	17.00
11.00	Poznań	16.00
16.15	Poznań	10.30
18.45	Katowice	8.00
	Warszawa—Katowice—Kraków	
7.30 ↓	Warszawa	↑ 19.50*)
9.45	Katowice	17.35*)
10.45 18.00	Katowice	7.15 17.00
11.15 18.30	Kraków	6.45 16.30
	Warszawa—Lwów	
16.00 ↓	Warszawa	↑ 10.45
18.45	Lwów	8.00
	Kraków—Katowice—Brno—Wiedeń	
6.45 ↓	Kraków	↑ 18.30
7.15	Katowice	18.00
10.25	Katowice	17.05
12.25	Brno	15.05
12.40	Brno	14.50
13.30	Wiedeń	14.00
	Kraków—Katowice—Wiedeń	
6.45 ↓	Kraków	↑ 18.30
7.15	Katowice	18.00
10.25	Katowice	16.30
12.55	Wiedeń	14.00

Uwagi: Na linji Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki.

Na linji Kraków — Katowice — Wiedeń — we wtorki, czwartki i soboty.

Kto korzysta ze zniżek przy przelotach samolotami?

a) Ze zniżki 75% korzystają:

Przy przejazdach służbowych oficerowie W. P. i urzędnicy państwowi R. P. w czynnej służbie, radni tych miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami L. L. Lot.

b) Ze zniżki 50% korzystają:

Senatorowie i posłowie na Sejm R. P., członkowie Korpusu Dyplomatycznego, urzędnicy państwowi R. P., oficerowie W. P. w czynnej służbie, radni tych miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami L. L. Lot., urzędnicy Instytutu Aerodynamicznego i Chemicznego Instytutu Badawczego.

c) Ze zniżki 25% korzystać mogą:

Członkowie: Aeroklubu R. P., Aeroklubów Akademickich, klubów lotniczo-sportowych w Katowicach, Lublinie i Poznaniu.

d) Ze zniżki 20% korzystać mogą:

Członkowie L. O. P. P.

Członkowie Klubów i L. O. P. P. korzystać mogą ze zniżek jedynie po przedstawieniu dowodu, stwierdzającego, iż są członkami rzeczywistymi i że przez 6 ostatnich miesięcy przed dniem zgłoszenia się o bilet opłacali regularnie składki członkowskie. Bilety zniżkowe, wymienione w punktach a), c) i d) wydają tylko biura i kierownictwa ruchu L. L. Lot.

e) Zniżki specjalne z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej:

1. Pasażerom pełnopłatnym, udającym się z jakiegokolwiekbądź portu L. L. Lot do Poznania z okazji P. W. K. i w czasie jej trwania przysługuje zniżka 25%.

Ta sama zniżka przysługuje w podróży powrotnej.

2. Pasażerom pełnopłatnym, udającym się do Poznania z okazji P. W. K. i w czasie jej trwania z Warszawy i wykupującym w Warszawie bilety na podróż do Poznania i z powrotem przysługuje zniżka 30%.

OD WYDAWNICTWA

Począwszy od numeru następnego „Młody Lotnik" wychodzić będzie regularnie 10-go każdego miesiąca.

Do niniejszego zeszytu dołączamy ilustrowaną broszurkę sprawozdawczą L.O.P.P.

ŚLIZGOWCE

systemu **Państwowych Zakładów Lotniczych**



do **sportu, turystyki i komunikacji**

SZYBKIE ◈◈ ZWROTNE ◈◈ EKONOMICZNE ◈◈ BEZPIECZNE

Informacje: **Państwowe Zakłady Lotnicze**

WARSZAWA, MOKOTÓW — LOTNISKO TEL. 528-24.

Typ Sportowy — otwarte, na 2—6 osób. Szybkość 60—100 klm/godz. Zanurzenie w ruchu 10—12 cm.

Typ Turystyczny — z karoserją „conduite interieure“ lub dachem amerykańskim na 4—12 osób. Szybkość 65—90 klm/godz. Zanurzenie w ruchu 12—18 cm.

Typ „Kanada” — łódź ślizgowa sportowa i spacerowa ze śrubą wodną na 2—4 osób. Szybkość 45—70 klm/godz.

Motory: — 100—180 KM dla typów sportowego i turystycznego, 15—30 KM dla typu „Kanada“.

Fachowa pomoc i opieka Wytwórni

Dogodne warunki kredytowe.